TYGODNIK • 28.03.1976

CENA 3 ZŁ

13
1290

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

Z. STABEUSZ — PONOWNIE „CZŁOWIEKIEM ROKU" W USA

Do kraju nadeszła miła wiadomość, że organizacja „Students of America" i czasopismo turystyczne „Student Travel Magazine" przyznały ostatnio tytuł „Człowieka roku" **Zbigniewowi Stabeuszowi** — za owocny wkład w rozwijanie turystyki lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem turystyki młodzieżowej. Jest to kolejne wyróżnienie PLL LOT, którego działalność w trudnych warunkach rynku północnoamerykańskiego zyskuje coraz większe uznanie pasażerów lotniczych.

Dyrektor Z. Stabeusz powiedział nam, że z połączeń atlantyckich LOTU skorzystało w 1975 r. ponad 1 000 studentów amerykańskich, którzy udali się z wizytą do Polski. W roku bieżącym planuje się przewiezienie ok. 30 tys. pasażerów w lotach regularnych oraz ponad 10 tys. lotami czarterowymi. Naszym Czytelnikom nie musimy chyba przypominać, że w grudniu 1974 r. dyr. Z. Stabeusz otrzymał podobne wyróżnienie „Człowieka roku", przyznane mu przez amerykańskich dziennikarzy turystycznych (pisaliśmy o tym w nr 2 z ub. r.).

Dyr. Z. Stabeusz (z prawej) w chwilę po otrzymaniu dyplomu z rąk J. Cortella, wydawcy „Student Travel Magazine" oraz dyrektora wielkiego biura podróży specjalizującego się w podróżach do Europy.

NOWE POLSKIE ZNACZKI LOTNICZE

Ministerstwo Łączności wprowadza 27 marca br. do obiegu pierwsze dwa znaczki pocztowe z emisji „Lotnictwo współczesne". Zaprojektował je artysta-plastyk **Jacek Brodowski**. Znaczki wydrukowano techniką stalorytniczo-wklęsłodrukową. Znaczek o wartości 5 zł przedstawia szybowiec „Jantar" w locie w górach; na znaczku o wartości 10 zł widnieje śmigłowiec Mi-6 w napowietrznej akcji budowlano-montażowej.

W dniu wprowadzenia znaczków do obiegu znajdzie się w sprzedaży koperta FDC opatrzona okolicznościowym datownikiem stosowanym w Urzędzie Pocztowo-Telekomunikacyjnym Warszawa 1. Autorem projektu graficznego koperty i datownika jest również Jacek Brodowski.

Narada reprezentantów zagranicznych PLL LOT w sali hotelu „Forum" w Warszawie. Zdjęcia: M. KOBRZYŃSKI

KONFERENCJA ZWIĄZKOWCÓW W WSK „PZL" W RZESZOWIE

15 marca br. obradowała konferencja sprawozdawczo-wyborcza metalowców w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Rzeszowie. Konferencja, w której uczestniczył członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący CRZZ — **Władysław Kruczek**, dokonała podsumowania działalności Rady Zakładowej i nakreśliła jej kierunki działania. Dokonano również wyboru nowych władz związkowych w WSK i delegatów na konferencję wojewódzką.

NARADA REPREZENTANTÓW ZAGRANICZNYCH LOTU

W dniach 9—10 marca br. odbyła się w Warszawie narada robocza reprezentantów zagranicznych PLL LOT. Narada, poprzedzona konferencjami regionalnymi poszczególnych rynków, poświęcona była przygotowaniu się przedsiębiorstwa do trudnych i odpowiedzialnych zadań roku 1976. Poruszano na niej zarówno problemy techniczno-eksploatacyjne jak i omówiono szczegółowo wielokierunkowe działania handlowo-akwizycyjne. Wiele miejsca poświęcono problemom związanym z otwarciem nowego połączenia atlantyckiego LOTU — linii do Montrealu.

W naradzie udział wzięli: wiceminister komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski** oraz dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji **Mieczysław Roman**.

Dyrektor PLL LOT mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski** wręczył wyróżniającym się reprezentantom dyplomy uznania. Otrzymali je: **Z. Dąbkowski** (Londyn), **K. Mularuk** (Helsinki), **F. Maj** (Paryż), **Z. Kułaczkowski** (Bejrut), **H. Orzechowski** (Tokio), **T. Warski** (Bagdad) oraz **J. Wiśniewski** (Damaszek).

PLENUM ZWIĄZKOWE TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

16 marca br. obradowało plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą m. in. lotnicy cywilni. Głównym tematem obrad była ocena dotychczasowego przebiegu kampanii sprawozdawczo-wyborczej wchodzącej obecnie w końcową fazę. Jak wynika z wstępnej oceny dokonanej na plenum, przebieg kampanii jest pomyślny, towarzyszy jej klimat powszechnego zaangażowania, sprzyjający aktywizacji ogniw związkowych, jak też umacniania roli i rangi rad zakładowych.

Dwa nowe znaczki pocztowe z emisji „Lotnictwo współczesne".

Plenum ZG ZZTiD przyjęło rezygnację **Krzysztofa Wardyńskiego** ze stanowiska przewodniczącego i członka Prezydium ZG. Nowym przewodniczącym został **Zenon Kadziński** — były długoletni przewodniczący zarządu okręgowego ZZTiD w Poznaniu.

MARCOWY „MAGAZYN LOTNICZY" TV — O LOTNICZKACH

Nadany w niedzielę 7 marca br., w programie II Telewizji „Magazyn Lotniczy" poświęcony był w całości kobietom-lotniczkom. Do studia zaproszono **Aleksandrę Zasuszankę-Dobrowolską** — autorkę tekstu słynnego Marsza Lotników, pplka pil. **Zofię Andrychowską** — pilotkę wojskową, latającą aktualnie na śmigłowcach, **Adelę Dankowską** — znakomitą szybowniczkę i **Katarzynę Radzio** — instruktorkę stewardes PLL LOT, z którymi przeprowadzono interesujące rozmowy. We wstawkach filmowych przypomniano pokrótce latające kobiety w Polsce i na świecie, pokazano jeszcze jedną pilotkę wojskową — mjra pil. **Halinę Dudek** oraz relację z wizyty w domu u pani **Heleny Wojtasiewicz** z Wrocławia, wyszkolonej w latach międzywojennych pilotki szybowcowej i samolotowej, która latała jeszcze w latach powojennych do 1948 r. w Aeroklubie Wrocławskim. Na zakończenie audycji śpiewała dla pań wojskowa „Eskadra".

Ciekawy program Wrocławskiego Ośrodka Telewizyjnego, pod redakcją **Henryka Pachy**, przygotowali: **Henryk Pacha, Andrzej Pasierski, Wiesław Fuglewicz** (także dowcipne rysunki satyryczne) i **Witold Skrzypczak**. Realizacja całości — **Wawrzyniec Rybiewski**.

PROPOZYCJE NOWYCH BARW DLA PLL LOT

W salach SARP w Warszawie przy ul. Foksal czynna była w dniach 17—29 marca br. wystawa prac konkursowych pięciu zespołów specjalistycznych artystów-plastyków, którzy na zlecenie PLL LOT wzięli udział w konkursie i przedstawili nowe propozycje plastyczne, kolorystyczne i liternicze, dla taboru latającego i naziemnego przedsiębiorstwa oraz całego zestawu druków firmowych, w tym m. in. także biletów pasażerskich. O nowych propozycjach plastycznych dla LOTU napiszemy obszerniej w następnych numerach „Skrzydlatej".

III ZIMOWE ZAWODY MODELI BALONÓW W GDAŃSKU

Na dawnym lotnisku we Wrzeszczu odbyły się 29 lutego br. III gdańskie zimowe zawody modeli balonów na ogrzane powietrze, których organizatorami byli: Wojewódzki Ośrodek Modelarski LOK, Komenda Gdańskiej Chorągwi ZHP i Młodzieżowy Dom Kultury w Gdańsku oraz redakcja gazety „Wieczór Wybrzeża". Startowało ponad 120 zawodników z ponad 100 modelami balonów. Puchar komendanta Gdańskiej Chorągwi ZHP dla najlepszego harcerza w tych zawodach zdobył **Wojciech Burdyński** z modelarni gdańskiego Domu Harcerza, a nagrodę specjalną MDK w Gdańsku otrzymał **Marek Czoska**.

W SKRÓCIE

- **PLL LOT w Warszawie** wpłaciły na Centrum Zdrowia Dziecka 6 165 zł.
- **Dwadzieścia lat mija** Zespołowi Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach, który wykonuje miesięcznie około 50 lotów transportowych.
- **Przy Dowództwie Wojsk Lotniczych** w Poznaniu powstał w końcu ubiegłego roku Klub Oficerów Rezerwy, którego przewodniczącym jest płk rez. **T. Chocholski**.
- **Aeroklub Lubelski** otrzymał do eksploatacji motoszybowiec „Ogar".
- **Aerokluby: Mielecki, Bydgoski, Białostocki, Jeleniogórski, Rzeszowski** i Szczeciński obchodzą w roku bieżącym 30-lecie swej działalności.

WYDAWNICTWA

JANUSZ MEISSNER — **„Jak dziś pamiętam"**. Wydawnictwo „Iskry" — 1976. Wydanie 3 wspomnień znakomitego pisarza obejmujących okres 1918—1922. Str. 352, cena 45 zł.

J. VERNE — **„Pięć tygodni w balonie"**. Tłum. z francuskiego, wyd. 3. Wydawnictwo „Nasza Księgarnia" — 1975. Powieść fantastyczno-przygodowa dla młodzieży. Str. 300, cena 35 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOTNISKA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ
- „ISKRY" Z MIELCA
- SZKOLIŁEM NA „OGARZE"
- PIK-20B SZYBOWIEC KRAJU TYSIĄCA JEZIOR
- PRZECIWKO OKRĘTOM PODWODNYM
- NAJWIĘKSZE STRATY LOTNICTWA BOMBOWEGO

NASZA OKŁADKA:

Nowy polski samolot rolniczy PZL-106 „Kruk" w locie nad historycznym Wilanowem.

NASZE HONOROWE WYRÓŻNIENIA 1975 ROKU

BŁĘKITNE SKRZYDŁA

Drodzy Czytelnicy!

Już po raz dwunasty ogłaszamy listę laureatów naszego Honorowego Wyróżnienia Roku pod nazwą „BŁĘKITNE SKRZYDŁA". Są to wyróżnienia za ubiegły, 1975 rok.

Czynimy to z tym większą przyjemnością, ponieważ tym razem, po raz pierwszy, laureaci „Błękitnych Skrzydeł" zostali zgłoszeni do wyróżnienia przez społeczność lotniczą – naszych Czytelników, instytucje i organizacje lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego. Nadesłane wnioski zostały z kolei skonsultowane i zaakceptowane przez nowo powołaną Kapitułę „Błękitnych Skrzydeł", której honorowe przewodnictwo przyjął wiceminister komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

Członkowie Kapituły na posiedzeniu 26 lutego br. zgodnie twierdzili, że ta nowa forma zgłaszania i konsultowania kandydatów do „Błękitnych Skrzydeł" jest bardziej właściwa, niż dawna, kiedy tylko sama redakcja typowała kandydatów. W ten sposób społeczność lotnicza w kraju ma większy wpływ na honorowanie ludzi i zespołów — lotników, działaczy, pracowników lotnictwa oraz osoby i zespoły spoza środowiska lotniczego, które szczególnie wyróżniły się w danym roku w pracy dla lotnictwa i na rzecz lotnictwa. „Błękitne Skrzydła" stały się więc obecnie nie tylko wyróżnieniem naszej redakcji, ale poprzez redakcję społecznym uznaniem całego środowiska lotniczego w kraju — dla ludzi i zespołów, którzy twórczą pracą, dobrą robotą pomnażają dorobek Polskich Skrzydeł.

Jest nam miło, że nowa forma przyznawania „Błękitnych Skrzydeł", którą z każdym następnym rokiem będziemy doskonalić, zyskała aprobatę Czytelników i społeczności lotniczej. Wyrażamy przy tym przekonanie, że bardziej powszechny charakter typowania laureatów „Błękitnych Skrzydeł" podniósł również rangę społeczną tego honorowego wyróżnienia, które — jak sądzimy — stało się dobrą tradycją naszego współczesnego lotnictwa.

Winniśmy również Czytelnikom krótkie sprawozdanie. Do redakcji nadeszło ogółem 49 wniosków, w tym 7 do wyróżnień zespołowych. Członkowie Kapituły zgłosili dodatkowo 7 wniosków, w tym 3 do wyróżnienia zespołów. Nie wszystkie, niestety, zgłoszone propozycje były dostatecznie umotywowane, bez żadnych opinii — nie mogły być przyjęte przez Kapitułę. Miło nam, bowiem niektóre wnioski dotyczyły również redakcji, bądź jej pracowników, ale nie mogły one być w ogóle brane pod uwagę, ponieważ „Błękitne Skrzydła" są przecież wyróżnieniem właśnie redakcji. Zatwierdzono 29 kandydatów do wyróżnień indywidualnych i 10 do zespołowych. Wykaz laureatów publikujemy na dwóch następnych stronach. Spotkamy się z nimi 30 marca w Warszawie, w Ministerstwie Komunikacji, na uroczystości wręczenia pamiątkowych dyplomów.

DZIĘKUJEMY wiceministrowi komunikacji gen. dyw. pil. Janowi Raczkowskiemu za patronat nad „Błękitnymi Skrzydłami" i życzliwe wsparcie naszych w tym zakresie poczynań.

DZIĘKUJEMY Czytelnikom, zespołom i instytucjom za nadesłane zgłoszenia.

DZIĘKUJEMY przedstawicielom instytucji i organizacji lotniczych za przyjęcie naszego zaproszenia i udział w pracach Kapituły „Błękitnych Skrzydeł".

LAUREATOM „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ" SERDECZNIE GRATULUJEMY WYRÓŻNIENIA.

Wszystkich Czytelników serdecznie pozdrawiamy i życzymy Im wszelkiej pomyślności – tym goręcej, że ogłoszenie „Błękitnych Skrzydeł – 1975" następuje w DNIU „SKRZYDLATEJ POLSKI", który w tym roku, w ostatnią niedzielę marca, akcentujemy po raz pierwszy, na pamiątkę powstania naszej redakcji w Polsce Ludowej.

KAPITUŁA „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ"

Honorowy Przewodniczący
gen. dyw. pil. **JAN RACZKOWSKI**
wiceminister komunikacji

Eugeniusz BANASZCZYK, płk, pisarz — publicysta.
Jan CIEŚLIK, gen. bryg. — zastępca dowódcy Wojsk OPK d/s Politycznych
Jerzy R. KONIECZNY, mgr — redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski"
Czesław KULESZA, mgr — dyrektor — redaktor naczelny Wydawnictw Komunikacji i Łączności
Sławomir KWIATKOWSKI, mgr — Wydział Prasy, Radia i Telewizji KC PZPR
Edward ŁUKASIK, płk mgr — zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych d/s Politycznych
Tadeusz MALINOWSKI, red. — kierownik działu krajowego i twórczości lotniczej w „Skrzydlatej Polsce"
Antoni MIERZWA — starszy inspektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego
Stefan OGORZAŁEK, mgr — szef Propagandy Aeroklubu PRL
Zdzisław OLSZAŃSKI, mgr inż. — dyrektor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego
Włodzimierz WILANOWSKI, mgr inż. — dyrektor PLL LOT
Jerzy WITCZAK, red. — sekretarz Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich
Janusz WOJCIECHOWSKI, inż. — zastępca redaktora naczelnego „Skrzydlatej Polski"
Roman WOLIŃSKI, inż. — Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL"

Z obrad Kapituły. Od lewej: R. Woliński, Z. Czech, St. Ogorzałek, T. Malinowski, S. Kwiatkowski, i J. R. Konieczny. Zdjęcia: Gabriela Jóźwik (3)

Powyżej – od lewej: S. Kwiatkowski, J. R. Konieczny, Cz. Kulesza i W. Wilanowski. Na zdjęciu poniżej – od prawej: R. Woliński, A. Mierzwa, Z. Olszański i J. Wojciechowski.

Mistrzowie walki zespołowej WOPK

kpt. pil. J. Sadowski

kpt. pil. J. Machnik

kpt. pil. C. Pazur

kpt. pil. R. Nowicki

NASZE HONOROWE WYRÓŻNIENIA 1975 ROKU

BŁĘKITNE SKRZYDŁA

OTRZYMUJĄ:

Indywidualnie

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

STEFAN BUSŁOWSKI

JANUSZ CENTKA

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ. Inż. z Warszawy, pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa — za całokształt osiągnięć w działalności pilota doświadczalnego, z okazji 25-lecia pracy w tym zawodzie.

STEFAN BUSŁOWSKI. Mechanik lotniczy Aeroklubu Białostockiego — za długoletnią pracę w polskim lotnictwie sportowym.

JANUSZ CENTKA. Mgr inż., instruktor pilot w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp. — za pierwsze dwa rekordy Polski — prędkości i odległości — w przelocie po trasie trójkąta ponad 750 km.

CZESŁAW CNOTLIWY. Instruktor pilot, szef wyszkolenia w Aeroklubie Ostrowskim — za 30-letnią pracę szkoleniową i wychowawczą w polskim lotnictwie sportowym.

ADELA DANKOWSKA. Mgr inż., instruktor pilot w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp. — za wybitne wyczyny szybowcowe w 1975 r. — 3 rekordy międzynarodowe, 7 krajowych i zwycięstwo w II Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych FAI.

TADEUSZ DOBROCIŃSKI. Konstruktor-amator, członek Koła Twórców Lotniczych Konstrukcji Amatorskich przy Oddziale Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji we Wrocławiu — za 25-letnią popularyzatorską działalność techniczno-lotniczą w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży.

TADEUSZ GOŁĘBIEWSKI. Inż., pilot doświadczalny Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu — za twórczy wkład pracy w ocenę prób i badań w locie prototypów odrzutowego samolotu rolniczego M-15.

JANUSZ GRABIAŃSKI. Artysta plastyk z Warszawy — za twórczość plastyczną o tematyce lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem prac dla PLL LOT.

JAN HRYNIEWICZ. Kapitan pilot w stanie spoczynku ze Środy Śląskiej, działacz Wrocławskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za społeczną patriotyczno-wychowawczą działalność wśród młodzieży.

JAN JAGODZIK. Instruktor pilot, kierownik Aeroklubu Białostockiego — za długoletnią działalność społeczną i zawodową w polskim lotnictwie sportowym.

JULIUSZ JAROŃCZYK. Instruktor modelarstwa lotniczego z Muszyny, członek Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu — za społeczną działalność wychowawczą i popularyzację modelarstwa wśród dzieci i młodzieży oraz za osiągnięcia sportowe w modelarstwie kosmicznym.

RYSZARD KĘBŁOWSKI. Kapitan pilot, st. instruktor personelu latającego samolotu An-24 w PLL LOT — za wzorową pracę w służbie polskiej komunikacji lotniczej i szkolenie młodych kadr.

BOLESŁAW KOCHANOWSKI. Mgr inż. z Wrocławia, instruktor pilot, działacz Aeroklubu Wrocławskiego — za całokształt ponad 40-letniej społecznej działalności w polskim lotnictwie sportowym.

JERZY KUBERSKI. Pilot, minister oświaty i wychowania — za inicjatywy i zaangażowanie na rzecz włączenia problematyki lotniczej do programów działalności wychowawczej w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych oraz za wydatną pomoc Aeroklubowi PRL ze strony resortu Oświaty i Wychowania w działalności wychowawczo-szkoleniowej.

TADEUSZ ŁABUĆ. Mgr inż., konstruktor w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym „PZL" w Bielsku-Białej — za duży osobisty wkład pracy w konstrukcję motoszybowca SZD-45A „Ogar".

STANISŁAW MAJEROWSKI. Pilot Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie — za ofiarną pracę w lotnictwie sanitarnym, ze szczególnym uwzględnieniem lotów ratowniczych.

RYSZARD MATYSIAKIEWICZ. Mgr, prezydent Częstochowy — za zaangażowane popieranie działalności lotnictwa sportowego i wydatną pomoc Aeroklubowi Częstochowskiemu w działalności szkoleniowo-sportowej.

KAZIMIERZ POGORZELSKI. Pułkownik pilot, mgr inż., z Wojsk Lotniczych — za inicjatywę i współorganizację śmigłowcowych operacji budowlano-montażowych Wojsk Lotniczych dla gospodarki narodowej.

PIOTR SŁOMA. Major pilot z Wojsk Lotniczych — za twórczość fotograficzną i filmową popularyzującą polskie lotnictwo wojskowe.

WIESŁAW RADZIULIS. Porucznik pilot I klasy, inżynier, z Wojsk Lotniczych — za wzorową służbę i szkolenie młodych kadr lotniczych.

JAN HRYNIEWICZ

JAN JAGODZIK

STANISŁAW MAJEROWSKI

RYSZARD MATYSIAKIEWICZ

JERZY TRZECIAK

WIESŁAW WANDEL

CZESŁAW REJMAN. Kapitan pilot I klasy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — za zwycięstwo i zdobycie tytułu Mistrza Walki lotnictwa myśliwskiego w zawodach użyteczno-bojowych Wojsk OPK.

ROMAN SKRZYŃSKI. Kapitan pilot na samolocie Tu-134 w PLL LOT — za wzorową pracę w służbie polskiej komunikacji lotniczej i przekazywanie doświadczeń młodszym pilotom.

JERZY TRZECIAK. Mgr inż., starszy specjalista w Inspektoracie Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych MK w Bielsku-Białej — za twórczą współpracę z konstruktorami w rozwiązywaniu problemów jakościowych polskiego sprzętu szybowcowego i motoszybowcowego.

WIESŁAW WANDEL. II pilot na samolocie Il-62 w PLL LOT — za wzorową pracę w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

STANISŁAW WASIL. Inż., pilot doświadczalny Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu — za twórczy wkład pracy w ocenę prób i badań w locie prototypów odrzutowego samolotu rolniczego M-15.

ALOJZY WIEJAK. Szef techniczny Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie — za wzorową długoletnią pracę w lotnictwie sanitarnym.

JÓZEF WIETECHA. Major pilot, szef personelu latającego i dowódca załogi śmigłowca Mi-6 w przedsiębiorstwie „Instal" w Nasielsku — za działalność w dziedzinie napowietrznych operacji śmigłowcowych dla gospodarki narodowej.

CZESŁAW CNOTLIWY

ADELA DANKOWSKA

TADEUSZ DOBROCIŃSKI

TADEUSZ GOLĘBIEWSKI

JANUSZ GRABIAŃSKI

JULIUSZ JARONCZYK

RYSZARD KĘBŁOWSKI

BOLESŁAW KOCHANOWSKI

JERZY KUBERSKI

TADEUSZ ŁABUĆ

KAZIMIERZ POGORZELSKI

PIOTR SŁOMA

WIESŁAW RADZIULIS

CZESŁAW REJMAN

ROMAN SKRZYŃSKI

STANISŁAW WASIL

ALOJZY WIEJAK

JÓZEF WIETECHA

ROMAN WIĘZIK

ADAM ZIENTEK

ROMAN WIĘZIK. Inż., przewodniczący Rady Klubu Lotniczego przy WSK „PZL" w Rzeszowie — za aktywną działalność społeczną w lotnictwie sportowym.

ADAM ZIENTEK. Pilot doświadczalny Zakładów Szybowcowych „PZL" w Bielsku-Białej — za całokształt osiągnięć w działalności pilota doświadczalnego, z okazji 25-lecia pracy w tym zawodzie.

Zespołowo

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI — za całokształt 40-letniej działalności wychowawczej i szkoleniowo-sportowej w lotnictwie polskim.

CENTRALNY ZWIĄZEK SPÓŁDZIELNI BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO w Warszawie — za rozwój modelarstwa lotniczego i organizację imprez lotniczych wśród dzieci i młodzieży w spółdzielczości mieszkaniowej.

CENTRALNY ZWIĄZEK SPÓŁDZIELNI SPOŻYWCÓW „SPOŁEM" w Warszawie — za organizację masowych imprez dziecięco-młodzieżowych p. n. „Święto Latawca" i rozwój pracowni modelarstwa lotniczego.

CENTRUM WYSZKOLENIA LOTNICZEGO AEROKLUBU PRL w Lesznie Wlkp. — za osiągnięcia szkoleniowo-sportowe i sprawną organizację imprez lotniczych w 1975 r.

KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA RSW „PRASA — KSIĄŻKA — RUCH" w Warszawie — za edycję serii „Miniatur lotniczych" popularyzujących tradycje lotnictwa polskiego.

SEKCJA BALONOWA AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO — za ożywioną działalność sportową w kraju i za granicą w 1975 r.

WARSZAWSKI KLUB SENIORÓW LOTNICTWA przy Aeroklubie Warszawskim — za aktywną działalność w środowisku seniorów lotnictwa polskiego.

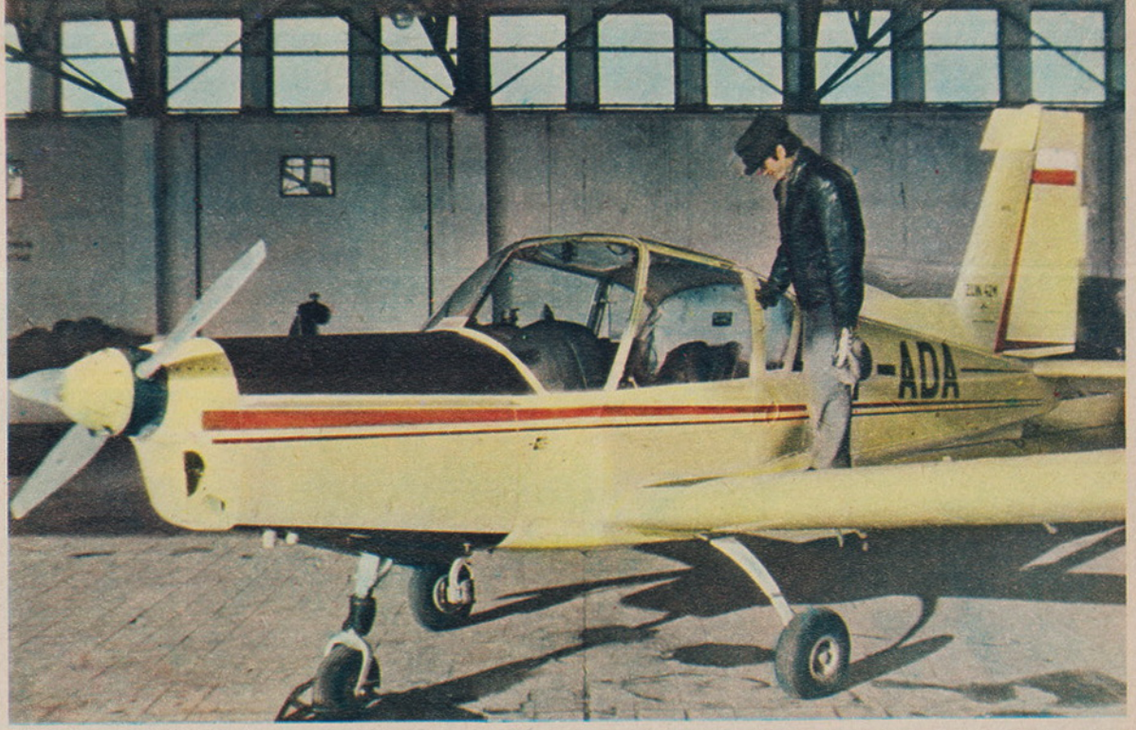
WYTWÓRNIA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO „PZL" w Świdniku — za zorganizowanie śmigłowcowych usług agrolotniczych dla kombinatów PGR i eksportu.

ZESPÓŁ OFICERÓW-PILOTÓW Z WOJSK OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU w składzie: kpt. pil. Jan Sadowski, kpt. pil. Jerzy Machnik, kpt. pil. Czesław Pazur i kpt. pil. Jerzy Nowicki — za zwycięstwo zespołowe i zdobycie tytułu Mistrza Walki Zespołowej lotnictwa myśliwskiego w zawodach użyteczno-bojowych Wojsk OPK.

ZESPÓŁ REDAKCJI TELEWIZYJNEGO „MAGAZYNU LOTNICZEGO" z Wrocławskiego Ośrodka Telewizyjnego — za popularyzację lotnictwa polskiego w comiesięcznym telewizyjnym „Magazynie Lotniczym".

Zdjęcia: Zb. Chmurzyński (1), M. Kobrzyński (3), A. Burek (1), B. Kąkol (1), St. Błasiak (2), J. Czerniak (1), B. Koszewski (1), T. Malinowski (1) i archiwum własne.

ZLINY – 42 M W AEROKLUBACH



Zlin-42M w Aeroklubie Białostockim.

DOBRE, ALE MAŁO

Trzynaście zakupionych w Czechosłowacji w końcu ubiegłego roku nowych Zlinów-42M nie czyni jeszcze wiosny w naszym lotnictwie sportowym, ale stwarza nadzieję na lepsze. W roku bieżącym mają bowiem przylecieć do aeroklubów kolejne samoloty tego typu. Czynione są też starania o zakup doskonalszych jeszcze, czteromiejscowych Zlinów-43.

Tymczasem nieliczne jeszcze u nas Zliny-42M cieszą się zasłużonym powodzeniem pilotów. Ba, są rarytasem specjalnego przeznaczenia, do którego nie dopuszcza się każdego pilota, pomimo odpowiednich jego kwalifikacji i opłacania przez niego aeroklubowych składek. Możliwość wylaszowania się na samolot jest argumentem przetargowym w staraniach o wykonanie pracy społecznej i innych świadczeń na rzecz aeroklubu. Ile jednak potrzeba samolotów, by zaspokoić ponad czterdzieści aeroklubów regionalnych, odczuwających niedostatek tego rodzaju sprzętu? I ile trzeba czekać, by przeciętny pilot miał dostęp do nowego Zlina i mógł polatać sobie na nim do woli? Jak to byłoby dobrze dla pilotów, gdyby taki samolot mógł produkować polski przemysł lotniczy, który byłby zapewne łaskawszy dla Aeroklubu PRL niż, bądź co bądź, producent zagraniczny. Pomarzyć, pomarzyć...

Tymczasem trzynastka Zlinów-42M z polską rejestracją już pracowicie lata. Ich sylwetki coraz wyraźniej wpisują się w nasze niebo. Pragniemy więc niniejszym nieco bliżej zapoznać czytelników z tym samolotem. Mamy nadzieję, że artykuł zainteresuje również pilotów ciekawych nowego samolotu i niecierpliwych latania na nim.

Produkt zakładów MORAVAN w Otrokovicach, Zlin-42M jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem. Samolot przeznaczony jest do szkolenia podstawowego i szkolenia wyższego stopnia oraz do szkolenia i treningu w akrobacji. Z wyposażeniem standardowym dopuszczony jest do lotów dziennych z widocznością ziemi (warunki VFR). [Loty w warunkach IFR, loty nocne i w warunkach oblodzenia są zabronione]. Po wyposażeniu samolotu w dodatkowy osprzęt dostarczany na życzenie nabywcy, może służyć do innych zadań w locie. Takiego wyposażenia jednak nie zakupiliśmy.

Z-42M jest samolotem dwumiejscowym z miejscami obok siebie. Fotel lewy przeznaczony jest dla pierwszego pilota. W kabinie załogi umieszczone są wszystkie niezbędne przyrządy pilotażowo-nawigacyjne oraz przyrządy kontroli silnika. Konstrukcja foteli dostosowana jest do spadochronów plecowych. Fotele można ustawiać w czterech położeniach. Za fotelami jest bagażnik. Otwierane do przodu drzwi kabiny wyposażone są w urządzenie do zrzutu awaryjnego.

Kadłub posiada konstrukcję mieszaną. Część centralna wykonana jest w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych i pokryta powłoką z laminatu szklanego. Część przednia kadłuba posiada pokrycie z blach duralowych, zaś część tylna stanowi metalową konstrukcję półskorupową.

Płat dzielony konstrukcji całkowicie metalowej z dźwigarem głównym i pomocniczym. Obrys skrzydła prostokątny, a jego pokrycie wykonane jest z blach duralowych, platerowanych aluminium. Szczelinowe lotki i klapy są konstrukcji całkowicie metalowej.

Usterzenie — wolnonośne, całkowicie metalowe, pokryte blachą duralową. Ster kierunku i ster wysokości są częściowo wyważone masowo i aerodynamicznie. Ster wysokości posiada klapkę odciążającą oraz przestawialną w locie klapkę wyważającą. Ster kierunku ma stałą klapkę wyważającą.

Samolot wyposażony jest w regulowany układ wentylacji i układ ogrzewania kabiny. Ten ostatni dostarczany jest na życzenie nabywcy. Niestety, nie kupiono ich dla samolotów eksploatowanych w naszym kraju.

Golenie podwozia głównego wykonane są jako golenie sprężyste z płaskowników ze stali resorowej, przymocowanych do dźwigara centropłata. Koła podwozia głównego wyposażone są w hamulce z samoczynną kompensacją luzów. Dodatkowe pedały hamulcowe usytuowane na pedałach sterownicy nożnej służą do hamowania każdego koła oddzielnie. Hamulec postojowy powoduje równoczesne zahamowanie obydwu kół podwozia głównego. Podwozie przednie wyposażone jest w amortyzator olejowo-powietrzny i w tłumik drgań. Przednie koło można wychylać przy pomocy pedałów sterownicy nożnej w zakresie 15 stopni w prawo i w lewo. Sprężyny, zastosowane w układzie sterowania przedniego koła, umożliwiają dalsze wychylenie koła w zakresie do 30 stopni w prawo i w lewo. Jest to szczególnie ważne w przypadku wykonywania ciasnych zakrętów przy użyciu hamulców nożnych.

W skład instalacji paliwowej wchodzą dwa zbiorniki, każdy o pojemności 65 litrów. 12-litrowy zbiornik oleju umieszczony jest na przedniej stronie przegrody ogniowej. Obydwie instalacje wykonane są w sposób umożliwiający wykonywanie akrobacji i lotów odwróconych.

Instalacja elektryczna jest jednoprzewodowa. Głównym źródłem energii elektrycznej na pokładzie samolotu jest prądnica 28V/600W. Źródłem pomocniczym — akumulator 24V/25Ah. Na kadłubie umieszczone jest gniazdo wtykowe, umożliwiające użycie zewnętrznego źródła energii elektrycznej.

Instalacja przeciwpożarowa składa się z przegrody ogniowej, oddzielającej komorę silnika od pozostałej części kadłuba oraz z gaśnicy, uruchamianej z kabiny.

Układ sterowania to podwójne sterownice: ręczna (ster wysokości i lotki) oraz nożna (ster kierunku i przednie koło — sterowanie sprzężone). Ponadto jest sterowanie: klapki wyważającej ster wysokości, klap, wyważenia kierunkowego samolotu (kompensacja sił w sterownicy nożnej)

Zlin-42M w towarzystwie „Wilgi" i Aenów-2.

Zlin-42M w Aeroklubie Warszawskim.

Zlin-42 (niżej) i Zlin-43 (wyżej) w barwach czechosłowackich.
Zdjęcia: B. Koszewski, M. Nikiciuk i archiwum

i silnika. Sterownica ręczna to drążki sterowe, natomiast sterownica nożna (pedałowa) wyposażona jest w dodatkowe pedały hamulcowe do niezależnego hamowania podwozia głównego. Obydwa drążki sterowe i pedały prawej sterownicy nożnej można zdemontować. Ster wysokości oraz lotki napędzane są popychaczami, zaś ster kierunku — popychaczami i linkami. Klapka wyważająca steru wysokości oraz urządzenie do kompensacji sił w sterownicy nożnej posiadają napęd mechaniczny. Sterowanie silnika odbywa się przy pomocy cięgła sterowania przepustnicy (ciągła gazu) i pokrętła sterowania składu mieszanki (pokrętła poprawki wysokości).

Napęd Zlina-42M stanowi znany ze Zlinów-526 silnik M137AZ, czterosuwowy, chłodzony powietrzem z 6 cylindrami wiszącymi, z bezpośrednim napędem śmigła, lewoobrotowy, z rozrządem w skrzynce zaworowej przymocowanej do głowic cylindrów oraz z niskociśnieniowym, bezpośrednim wtryskiem paliwa do króćców ssawnych cylindrów. Średnica cylindra wynosi — 105 mm, skok tłoka — 115 mm, całkowita pojemność skokowa — 5,97 l, stopień sprężania — 6,3.

Silnik jest przystosowany do pełnej akrobacji i do lotów odwróconych.

Śmigło V503A, o średnicy 2 m, metalowe, samoprzestawialne w locie.

Moc startowa silnika wynosi 180 KM przy 2 750 obr/min i ciśnieniu ładowania 1,02. Moc nominalna — 160 KM przy 2 680 obr/min i ciśn. ład. 0,965; moc przelotowa — 140 KM przy 2 580 obr/min i ciśn. ład. 0,89.

Położenie środka ciężkości samolotu pustego — 17% SCA. Masa pustego samolotu z wyposażeniem standardowym — 645 kg. Masa maksymalna w locie — 970 kg w wersji normalnej i 920 kg w wersji akrobacyjnej (wersje te różni tylko masa samolotu w locie). Największa masa użytkowa — 275 kg, w wersji akrob. i 325 kg w wersji norm. Dopuszczalna masa w kabinie: załoga 2 x 100 kg oraz 20 kg bagażu.

Prędkości samolotu w km/h (w nawiasie dla wersji akrobacyjnej) są następujące: maksymalna — 315 dla obydwu wersji, dopuszczalna podróżna — 223 (226), manewrowa — 220 (270), przelotowa — 211, z klapami — 185, wznoszenia do wys. 1 000 m — 145 (140), podejścia do lądowania — 130 (127), przeciągnięcia — 102 (100), przeciągnięcia na klapach w pozycji „start" — 99 (96), w pozycji „lądowanie" — 91 (89), oderwania — 92 (90). Pułap praktyczny 3 800 (4 250) m, maksymalne wznoszenie — 4,8 (5,2) m/s, długość startu — 116 (114) m, dobieg — 200 (190) m. Czas trwania lotu z prędkością przelotową — 2,5 h, zasięg — 530 km, max. doskonałość — 7,51 przy prędkości 142 (139) km/h. Dopuszczalna prędkość wiatru bocznego do manewrów na ziemi, startów i lądowania — 10 m/s, hamowanie kół do prędkości 100 km/h. Samolot może holować szybowce o masie do 500 kg. Dotychczas zakupione przez nas samoloty są jednak bez zaczepów do holowania szybowców. Współczynniki przeciążenia dla wersji akrobacyjnej +6, —3,5, dla wersji normalnej +3,8, —1,5.

Samolot (wersja 920 kg) dopuszczony jest do wykonywania następujących figur akrobacji: zwrot bojowy — prędkość wprowadzenia — 220 km/h; zakręt głęboki (ponad 45 stopni) — 180; ślizg — 130, pętla — 220, zawrót — 220, wywrót — 120, przewrót — 180, beczka sterowana — 180, korkociąg — 110, lot odwrócony 200, pętla odwrócona z lotu normalnego — 200, pętla odwrócona z lotu plecowego — 250, korkociąg odwrócony — 130, beczka szybka normalna — 150, beczka szybka odwrócona — 150.

A oto jeszcze kilka innych, podstawowych danych technicznych Zlina-42M: rozpiętość — 9,11 m, długość — 7,07 m, wysokość — 2,69 m. Kabina: długość — 1,80 m, wysokość — 1,20 m, szerokość — 1,12 m, bagażnik — 0,20 m³. Skrzydła: cięciwa (stała) — 1,42 m, wznios — 6°, skos (do przodu — 4°20', powierzchnia — 13,15 m², wychylenie lotek: w górę — 21°, w dół — 17°, pow. 2 x 0,704 m². Klapy: wychylenie do startu — 14°, do lądowania — 37°, powierzchnia — 2 x 0,704 m².

Usterzenie wysokości i wychylenie steru w górę — 30°, w dół — 27°, pow. statecznika — 1,33 m², pow. steru — 1,36 m². Usterzenie kierunku: wychylenie steru w prawo — 30°, w lewo — 30°, pow. statecznika — 0,54 m², pow. steru — 0,81 m². Podwozie: rozstaw kół podwozia głównego — 2,33 m, odstęp kół podwozia głównego i przedniego — 1,66 m, ogumienie kół podw. gł. — 420 x 150 mm, koła przedniego 350 x 135 mm.

Resursy samolotu do pierwszego remontu głównego wynoszą: 1 000 h dla płatowca i 800 h dla silnika.

Ze względu na oszczędności, samolot zakupiono bez kilku przyrządów i radia. Montuje się jednak przyrządy polskie, m. in. nową radiostację RS-10.

Według opinii pilotów, którzy zdążyli już wylatać na nowym samolocie sporo godzin, Zlin-42M jest zakupem bardzo udanym. W kabinie siedzi się niezwykle wygodnie, a rozmieszczenie przyrządów i dźwigni pozwala na bardzo przyjemną pracę załogi w powietrzu. Bogate oszklenie kabiny zapewnia bardzo dobrą widoczność. Samolot jest wyjątkowo łatwy pilotażowo. Charakteryzuje go m. in. duża zwrotność przy kołowaniu po ziemi i prostota lądowania. Akrobację „kręci" poprawnie. Nowy samolot nie sprawia też większych kłopotów obsłudze technicznej. Tak ze strony pilotów jak mechaników Zlin-42M wymaga tylko bezwzględnego przestrzegania zaleceń zawartych w załączonych do niego instrukcjach. Samolot jest naprawdę dobry, ale dobra też musi być jego eksploatacja w powietrzu i uczciwa, kwalifikowana obsługa na ziemi.

Zlin-42M spełnia więc niemal wszystkie niełatwe wymagania, jakie stawia się samolotowi szkolno-treningowemu. Taką bowiem główną rolę ma on do spełnienia w Polsce. Jest, jak się wydaje, dobrym i nowoczesnym następcą bardzo lubianego przez naszych pilotów i instruktorów Jaka-18.

Jedynym zastrzeżeniem, jakie można mieć obecnie do Zlinów-42M, jest niezbyt szczęśliwie rozwiązana instalacja paliwowa. Dość skomplikowany system przełączania zbiorników w powietrzu spowodować może niepotrzebne trudności, zwłaszcza uczniom i pilotom mało zaawansowanym.

W sumie jednak Zlin-42M jest samolotem, jaki spełnia nasze życzenia. Warto dodać, że oprócz szkolenia nadaje się on także doskonale do latania sportowego, rajdowo-nawigacyjnego.

Krótko mówiąc: dobre, ale mało.

HENRYK KUCHARSKI

KLUB AMATORÓW LOTNI

DANE SAMOLOTU

Dariusz Plebański — Warszawa. Niestety, nie mamy bliższych danych na temat samolotu GL-2T1 „Sport Trainer".

MATERIAŁ NA LOTNIE

Krzysztof Ciliądź — Dzierżoniów, Dariusz Plebański — Warszawa, Kazimierz Studziński — Doły, Krzysztof Remiszewski — Warszawa, Leszek Dubel — Szczecin, Leonard Zaremba — Lublin, Jan Konecki — Gdańsk-Oliwa, Stanisław Korab — Kołobrzeg, Roman Wietrak i Zbigniew Żurek — Radom. Nie mamy dokumentacji technicznej lotni „Seagull-III". Radzimy przeglądać numery „SP", w których zamieszczamy bieżące informacje.

KONKURS

Kazimierz Waszczyński — Wrocław. Nie mamy bliższych informacji na temat brytyjskiego konkursu na „ptakolot".

ADRESY

Roman Maćkowiak — Sopot. Adresów instytucji zagranicznych nie podajemy. Adresy członków KAK zostały zamieszczone w „SP" w ubiegłym roku.

„ŻABA" LUB „WRONA"

Wojciech Waściszewski — Hajnówka (Internat przy Zespole Szkół Zawodowych) poszukuje dokumentacji technicznej polskich szybowców przedwojennych WWS-2 „Żaba" lub WS „Wrona".

NUMER WYCZERPANY

Marian Kamiński — Gdańsk-Oliwa. „SP" nr 3/1976 jest już wyczerpany.

16 LAT

Piotr Kawka — Cieszyn, Tomasz Jeleński — Sulejówek. Dane samolotu M-15 były zamieszczone w „SP" nr 29/1975. Do KAK przyjmujemy członków od 16 roku życia.

RADZIMY

Henryk Boch — Wronki. Radzimy zwrócić się do najbliższego aeroklubu regionalnego. Być może będą mogli pomóc.

LOTNIA SZKOLNA

Leszek Piwowarski — Radzyń Chełm. Oczywiście, lotnia „SP-Standard" z „SP" nr 3/1976 przewidziana jest do szkolenia pilotów, a nie jako lotnia wyczynowa lub zawodnicza. Uwagi szczegółowe przekazaliśmy konstruktorowi lotni.

NOWA SEKCJA

Robert Wietrak i Zbigniew Żurek — Radom. Dziękujemy za wiadomość o założeniu sekcji lotniarskiej przy miejscowym aeroklubie, liczącej 8 osób. Życzymy pięknych lotów i witamy serdecznie wśród członków KAK.

Krzysztof Czaderna — Bielsko-Biała. Radzimy zwrócić się do sekcji lotniarskiej Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

WYMIANA

Józef Borzęcki, 50-503 Wrocław, ul. Sernicka 20 m. 4, poszukuje pilnie 2 silników-rozruszników spalinowych, dwucylindrowych, stosowanych za-

radzieccy mogą wziąć udział w naszym konkursie „Skrzydła dla wszystkich". Materiały techniczne na temat lotni będziemy zamieszczali w „SP".

NOWI CZŁONKOWIE

239. **WIETRAK Roman, 26-600 Radom,** ul. Rwańska 18 m. 3. Lat 18. Interesuje się lotniami. Członek sekcji lotniarskiej Aeroklubu Radomskiego. Pilot szybowcowy.
240. **ŻUREK Zbigniew, 26-600 Radom,** ul. Sportowa 33 m. 2. Lat 18. Interesuje się lotniami. Członek sekcji lotniarskiej Aeroklubu Radomskiego. Pilot szybowcowy.
241. **KLUB PILOTÓW LOTNI „DEDAL", Gdynia,** Stocznia im. Komuny Paryskiej, ul. Czechosłowacka 3. Zarząd Zakładowy ZMS.
242. **OCHACIŃSKI Zbigniew, 82-300 Elbląg,** ul. Moniuszki 44/2. Student politechniki. Lat 24. Interesuje się lotniami. Już buduje.
243. **HUFIEC ZHP ŁÓDŹ-BAŁUTY „PROMIENISTYCH", OŚRODEK SZCZEPÓW „SŁONECZNI", 91-762 Łódź,** ul. E. Plater 28/32. Młodzież harcerska interesująca się lotniami.
244. **RYCHTER Zbigniew, 91-836 Łódź,** ul. R. Luksemburg 6/1. Lat 53. Interesuje się lotniami.

LOTNIE W FAI

26 reprezentantów organizacji lotniarskich z 16 krajów świata zjechało do Paryża (26—27.XI.1975 r.), by wziąć udział w kolejnym lotniarskim spotkaniu „na szczycie". Jedynym przedstawicielem naszego kraju był Andrzej Mądrzyk z Aeroklubu Częstochowskiego, biorący udział w obradach w charakterze obserwatora. Otwarcie listopadowego posiedzenia Międzynarodowej Komisji Swobodnego Latania (CIVL) nastąpiło w obecności władz FAI.

Szefowie poszczególnych podkomisji (organizacyjnej, odznak, lotniarskich mistrzostw świata i wypadków) złożyli sprawozdanie z dokonanych prac. Przedstawiono m. in. projekt międzynarodowej odznaki lotniarskiej im. Otto Lilienthala. Jest to odznaka do wpinania, z reprodukcją praszybowca Lilienthala i literami FAI w środku. Sugerowano, by stosować kilka odznak o zróżnicowanych barwach, a każdy ich zestaw charakteryzowałby jednocześnie umiejętności pilota. Ann Welch (W. Brytania) i Vic Powell (USA) opracują ostateczną formę odznaki i prześlą ją do rozważenia wszystkim delegatom.

Podkomisja do spraw wypadków rozważała problemy sprzętu i jego produkcji (zatwierdzono np. przepisy obowiązujące amerykańskich producentów lotni), szkół lotniarskich i umiejętności pilotów.

Ann Welch skomentowała projekt Przepisów Sportowych Lotniarstwa. Postanowiono dokonać jeszcze pewnych uzupełnień i ostateczną wersję przedstawić do zatwierdzenia podkomisji lotniarskich mistrzostw świata. Tymczasem zatwierdzono międzynarodowe przepisy klasy „Standard-Rogallo" (patrz „SP" nr. 11/1976).

Pierwsze oficjalne mistrzostwa świata pilotów lotni odbędą się w dniach 1—12 września 1976 r. w austriackiej miejscowości Kössen i sprawa ta uzyskała już aprobatę Aeroklubu Austrii. Wpisowe wynosi 200 dolarów (USA) od startującego pilota i 150 dolarów od członka ekipy towarzyszącej. Ostateczny termin przyjmowania zgłoszeń i wnoszenia wpisowego upływa 15 czerwca br. Lotniarze muszą załatwiać zgłoszenia do Mistrzostw Świata przez swoje aerokluby narodowe. Ann Welch została mianowana przewodniczącą Międzynarodowego Jury mistrzostw w Kössen. Bliższe szczegóły związane z Mistrzostwami Świata będą przesłane do aeroklubów narodowych.

Drugie oficjalne MŚ zorganizowane zostaną w 1977 r. w Republice Południowej Afryki. Wpisowe, obejmujące także koszt przelotu samolotem na trasie Europa — RPA, określono na 600 dol.

Prezydentem CIVL został Dan Poynter (USA), któremu w pracy pomagać będzie trzech wiceprezydentów oraz sekretarz. Angielka Ann Welch — wielka entuzjastka szybownictwa oraz lotniarstwa i niejako twórca CIVL przy FAI — została honorowym prezydentem.

Następne posiedzenie CIVL wyznaczono na 14 i 15 września br. w Paryżu, a więc tuż po Mistrzostwach Świata w Kössen. (J. M.)

UDZIAŁ W KONKURSIE

Grupa entuzjastów lotni w Rydze (ZSRR). Dziękujemy za miły list. Oczywiście, konstruktorzy raz po wojnie do rozruchu silników turboodrzutowych. Może zamienić na silnik amerykański o mocy 22 KM i masie 20 kg lub silnik VW-1200 ze śmigłem.

Lotnia drugiej generacji „Flamingo" na zawodach w Zakopanem. Widoczne jest wygięcie rury kilowej w kształcie S, tworzące profil samostateczny powłoki lotni wykonanej z dakronu stabilizowanego. Ciekawie rozwiązano zakończenia płata, uzyskując w prosty sposób zwichrzenie geometryczne i aerodynamiczne. Zdjęcie: J. W.

Nasz czytelnik Peter Adamica z CSRS nadesłał zdjęcie swej lotni. Chciałby też startować w mistrzostwach Polski pilotów lotni. A więc impreza ta zapowiada się w obsadzie międzynarodowej (poprzednio to samo życzenie wyrazili lotniarze radzieccy).

Kupię lotnię kompletną lub szkielet, duralową, dobrej klasy. Wiadomość Leszek Dydyński 33-100 Tarnów, ul. Powstańców Warszawy 13/76.

I Wojna Światowa (21.IV.1918). Kpt. O. C. LeBoutillier przelatuje nad zestrzelonym trójpłatem niemieckiego asa barona M. von Richthofena.

II Wojna Światowa (31.VII.1942). Walczy Robert Scott z samolotami japońskimi – myśliwcami „Zero" eskortującymi bombowiec Ki 49

LOTNICTWO i MALARSTWO

KORESPONDENCJA WŁASNA Z USA

Rozmowa z zawsze uśmiechniętym Bobem Carlinem odbyła się w jego domku położonym w północno-zachodnim krańcu Houston, w dzielnicy Shadow Oaks (Cieniste Dęby). Rozmowa ta miała zresztą charakter zupełnie familiarny, jako że toczyła się w otoczeniu jego całej rodziny, a więc małżonki i trzech dorosłych córek, nie mówiąc już o zawsze obecnych trzech psach i dwóch kotach, z których jeden był właśnie świeżo importowany z Europy.

Bob Carlin niedawno przekroczył 50 lat życia, życia związanego bez przerwy z lotnictwem. Amerykanin w pierwszym pokoleniu, pochodzenia skandynawskiego, zachował – być może przez pamięć dla przodków – zainteresowanie starym kontynentem i zdolność rozumienia jego problematyki, wyróżniając się tym korzystnie spośród obywateli Stanów Zjednoczonych AP. Przebieg jego czynnego latania w telegraficznym skrócie można przedstawić następująco: pierwszy samodzielny lot wykonał w wieku lat 16, do lotnictwa wstąpił mając lat 17, pierwszym pilotem, a zarazem dowódcą 4-silnikowego bombowca został już w wieku 19 lat. W końcowej fazie II wojny światowej został majorem lotnictwa i to mając zaledwie 20 lat. Latał w owym czasie na bombowcu z baz alianckich w południowych Włoszech do okupowanych krajów Europy Środkowej. Raz brał udział w locie bojowym nad Polskę (w rejon Oświęcimia). W czasie rocznej służby bojowej otrzymał Krzyż za Wybitne Loty oraz pięć medali lotniczych. Później pracował w jednym z amerykańskich towarzystw lotniczych, by w końcu wystąpić w roli artysty-malarza.

Bodźcem do tego niecodziennego przeistoczenia stało się zwycięstwo sprzed kilku lat w konkursie. I w ten sposób malowanie dla przyjemności stało się zawodem. Wszystkie obrazy konkursowe, a było ich osiem, zostały natychmiast sprzedane i od tego czasu „akcje" Carlina na rynku artystycznym szybko rosną. Do chwili obecnej jego obrazy wiszą w biurach prezesów towarzystw lotniczych, astronautów oraz w pięciu muzeach – w sumie w dziewięciu kątach świata.

W trakcie swej działalności artystycznej, w 1969 r., Carlin zorganizował wyprawę mającą na celu odzyskanie samolotu o znacznej wartości historycznej, Stinson SM-1, który pod pokrywą lodową przebywał na Grenlandii przez lat czterdzieści.

Wśród wielu obrazów, dotyczących głównie historii, także i tej najświeższej – lotnictwa i astronautyki – największą bodaj sławę zdobyły obrazy dotyczące Eskadry im. Lafayette'a, w której na froncie francusko-niemieckim, podczas I wojny światowej, walczyło 38 pilotów – ochotników amerykańskich, jeszcze przed przystąpieniem USA do tej wojny. Spośród nich zginęło w walce 9 pilotów, z tym że eskadra miała na swym koncie 57 pewnych zwycięstw powietrznych oraz dużo więcej prawdopodobnych. Eskadra ta 18 lutego 1918 r. została przemianowana na 103 Grupę Pościgową Sił Powietrznych USA. Jednym z założycieli eskadry był Amerykanin Kiffin Rockwell, który zresztą zginął jako pilot, zestrzelony podczas walki przez Niemców, wkrótce po swym pierwszym zwycięskim pojedynku powietrznym, pierwszym zaliczonym eskadrze. Wraz z nim do Francji udał się jego brat Paul, który wkrótce został ciężko ranny i nie mógł już latać, był natomiast od 1916 r. historykiem swej eskadry. I on właśnie stał się bezpośrednim bodźcem do zajęcia się tematyką związaną z Eskadrą im. Lafayette'a przez Carlina. Obrazami tej serii zainteresował się rząd francuski i Carlin jako gość oficjalny został zaproszony do Francji, gdzie ofiarował swe prace czterem muzeom.

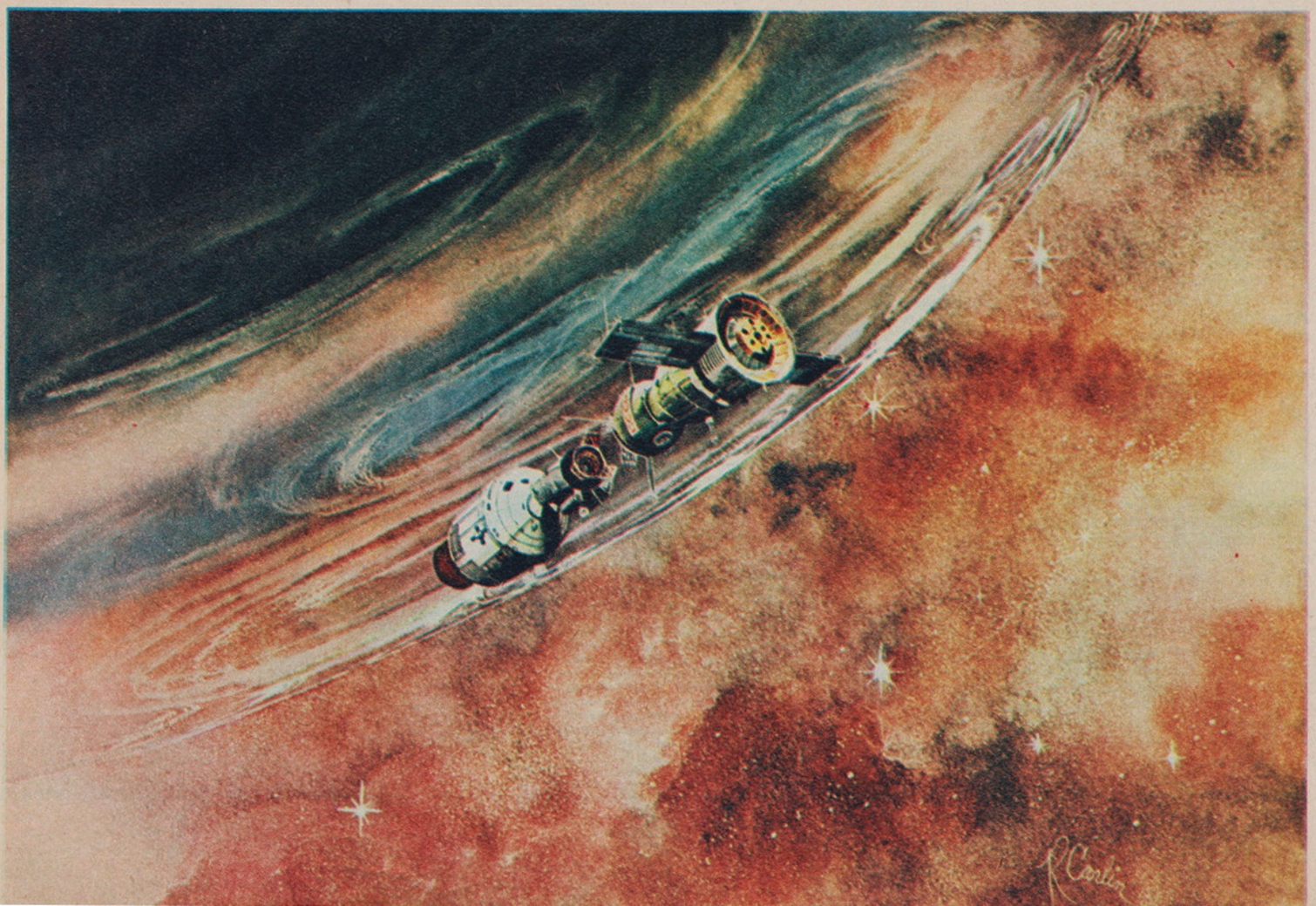
Rzecz charakterystyczna dla działalności artystycznej Carlina: w zasadzie każdy oryginał ma autograf odręczny bohatera lub bohaterów wydarzeń przedstawionych na obrazie, bądź blisko związanych z tymi wydarzeniami. Z reguły są to piloci, którzy latali na danych statkach powietrznych odnosząc przy tym określone sukcesy. Z kolei reprodukcje litograficzne są już bez autografów, ale ich nakład jest ograniczony do 600 lub 1000 egzemplarzy, numerowanych i odręcznie podpisywanych przez autora.

Obecnie poza działalnością ściśle malarską Carlin pracuje w Komitecie Doradczym Historii Lotnictwa na Uniwersytecie Teksaskim, jest członkiem zespołu opracowującego Album Lotnictwa, jedynym zagranicznym członkiem Bractwa Artystów Lotniczych Wielkiej Brytanii, a także członkiem wielu organizacji lotniczych.

Korzystając z jego zgody na zamieszczenie w „Skrzydlatej Polsce" kilku reprodukcji obrazów mamy okazję zapoznać się z przykładami tej niewątpliwie ciekawej działalności artystycznej jeszcze do niedawna czynnego pilota, a obecnie malarza o znacznej już sławie międzynarodowej, nadal zafascynowanego lotnictwem – i zgodnie z duchem czasu – astronautyką.

JANUSZ PERLIŃSKI

„Sojuz – Apollo" na orbicie. Oryginał jest uzupełniony autografami kosmonautów radzieckich i amerykańskich oraz godłami wyprawy.



NASZE TRASY

CZY WSZYSCY...?

„Chcę być lotnikiem i zaprenumerować „Skrzydlatą Polskę", na drugi kwartał 1976 r. Adres: Warszawa Pyry, kod 02—838". (Nie podano ani imienia, ani nazwiska).

„Proszę o poinformowanie mnie o warunkach przyjęć do technikum budowy silników lotniczych we Wrocławiu" — pisze czytelnik R. B. z Będzina. (O warunkach tych pisaliśmy w n-rze 8 z dnia 22.II.1976 r.).

„Czy mogę latać, gdy noszę okulary?" — pyta Wojciech P. z Warszawy. (Wielokrotnie odpowiadaliśmy, że o przydatności kandydatów do latania decydują wyłącznie lekarze-specjaliści).

„Przyślijcie mi wykaz warunków, jakim winien odpowiadać kandydat do liceum lotniczego w Dęblinie oraz kto może zostać podchorążym tamtejszej OSL" — pisze Wiesław R. z Poznania. (O liceum informowaliśmy obszernie w n-rze 7 z br., zaś o OSL w n-rze 1 z br. naszego pisma).

„Jakie istnieją w Polsce wyższe wojskowe uczelnie lotnicze względnie związane z lotnictwem? Kiedy odbywają się przyjęcia i kto może tam się dostać?" — zapytuje Roman O. z Wrocławia. (Pisaliśmy o tym szczegółowo w n-rze 1 z br.).

Takich i im podobnych pytań i próśb otrzymujemy, niestety, wiele. Nasuwa to szereg refleksji, dalekich od wesołości. Piszą bowiem ludzie młodzi, w większości zdrowi fizycznie i psychicznie, myślący (chyba poważnie) o tym jak zostać lotnikiem, lub jak zdobyć pracę w lotnictwie. „Jestem szczupły, wysoki, przystojny, silny fizycznie i chcę zostać stewardem. Nie idzie mi dobrze nauka, ale myślę, że to nie przeszkodzi i radę sobie w powietrzu dam". Był i taki list, z Warszawy. Wolę nawet nie wymieniać jego autora z imienia i pierwszej litery nazwiska.

Ogarnia człowieka — strach. Dlatego, że nagle zdaje sobie sprawę, iż oto szturmują do bram lotnictwa ci, którzy nie powinni w nim być. Lotnictwo bowiem nie toleruje gapiostwa. Ci, którzy chcą informacji, jakich nie zauważyli podczas lektury bieżących numerów „Skrzydlatej", są ludźmi mało spostrzegawczymi. Nie będą ani dobrymi pilotami, ani nawigatorami. Nie będzie z nich miał pociechy przemysł lotniczy. Co jeszcze zdumiewa, to lekkomyślność. Sądzą bowiem niektórzy, że lotnictwo wybacza niechęć do nauki, dostarczając za darmo niemal maksimum przeżyć i wszelakich korzyści. To również nonszalancja, pójście na łatwiznę.

Lotnictwo tego nie wybacza. Żąda zdolności, inteligencji, ciężkiej pracy, poważnego stosunku do życia. Żąda zdyscyplinowania, wiele daje — ale wiele wymaga. Mogą w nim być tylko NAJLEPSI.

Powie ktoś może, iż nie można od razu być ideałem i odpowiadać wszystkim wymaganiom, iż wiele można się dopiero nauczyć. To prawda, ale — tylko częściowa. Bowiem tu trzeba mieć również koniecznie wrodzone predyspozycje. Inaczej będzie się kiepskim pilotem lub nawigatorem, niezręcznym technikiem. Ano, dochodzimy do sedna sprawy: nie wszyscy mogą marzyć o służbie lub pracy w lotnictwie. Trzeba, oprócz zamiłowania, posiadać określonej wysokiej wartości uzdolnienia. Jeśli ich się nie ma, nawet rzeczywiście ciężka praca nie na wiele się zda. To trzeba wyraźnie powiedzieć. Bo spójrzcie na ten problem od innej strony. Czy chcielibyście np. lecieć (powiedzmy z Warszawy do Nowego Jorku) z pilotem, co do umiejętności którego macie jakiekolwiek wątpliwości? Czy chciałybyście, aby posiłek na pokładzie takiego samolotu podawał Wam steward, który Nową Funlandię kojarzy z Finlandią, Gwadelupę z Gwatemalą, a po angielsku umie tylko: Oh, yes?

Ja nie chciałbym. Miałbym potężnego stracha, a nawet najlepszy napój orzeźwiający podany przez owego stewarda smakowałby mi jak rycyna, której nie znoszę. (z)

W ODPOWIEDZI OBROŃCY ŁAWICY

Na wstępie uwag pana doc. dra inż. Bernarda Rzeczyńskiego odnośnie mojej „Miniatury" pt. „Ławica — poznańskie lotnisko" pozwolę sobie wyjaśnić, że ja nazwy pisałem bez cudzysłowów, z dużej litery i na Wildzie, nie w Wildze. Zmiany te wprowadziła Redakcja „Miniatur" twierdząc, że tak jest zgodnie z zasadami polskiej pisowni. Ponieważ nie jestem z zawodu polonistą, przyjąłem to do wiadomości. Przyznaję się, że nie prowadziłem badań naukowych czy w roku 1918 kolejka wąskotorowa kończyła swój bieg na ul. Polnej, czy też przed Ogrodem Botanicznym. Po prostu opartem się na relacji płka Pniewskiego, podobnie jak i na stwierdzeniu, że Komenda Miasta znajdowała się w pobliżu Placu Wolności. Nie pisałem, że cytadela została wybudowana w latach 1875—80, napisałem natomiast, że w tym czasie wybudowano twierdzę. A to różnica. Istotnie, popełniłem błąd umieszczając Piłę i Bydgoszcz w innych prowincjach.

Jest to jednak mniejszy błąd od popełnionych przez pana doc. dra inż. Bernarda Rzeczyńskiego — nieścisłości na temat rozważań o przyczynach likwidacji lotnisk w Krakowie i Gdańsku. Sprawy te znam z pracy zawodowej. Jako inżynier przez szereg lat pełniłem funkcję starszego inspektora d/s lotnisk w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, sprawującego wówczas państwowy nadzór nad zabudową obszarów przylotniskowych.

Z wypowiedzi pana doc. dr. inż. Bernarda Rzeczyńskiego wynika, że napisałem tę „Miniaturę", by przekonać cały świat o konieczności likwidacji lotniska na Ławicy. Tymczasem na wstępie wyraźnie napisałem: „Zdaję sobie sprawę, że tomik ten może posiadać liczne luki i nieścisłości, ale niech choć w tym skromnym zakresie uchroni od zapomnienia działania wielkopolskiego lotnictwa". Wbrew twierdzeniom pana doc. dra inż. Bernarda Rzeczyńskiego zamierzenie moje „Miniatura" spełniła, a co najważniejsze, tego zdania są również weterani wielkopolskiego lotnictwa, pod adresem których pisałem. Od Powstania Wielkopolskiego minęło już 57 lat. Na ten temat ukazało się sporo prac. Jeżeli chodzi o lotnictwo, to ograniczają się one z zasady do opisu zdobycia Ławicy. Publikacje przedwojenne celowo przemilczały działania eskadr wielkopolskich na froncie powstańczym. opisując dokładnie przebieg działań na froncie wschodnim. Postawiłem sobie za zadanie choćby częściowo sprostować to oczywiste fałszowanie historii. Zadanie trudne. Musiałem się bowiem oprzeć wyłącznie na relacjach, głównie na obszernej, wyczerpującej relacji pułkownika Pniewskiego. Gdybym zdecydował się napisać „Miniaturę" rok później — byłoby już za późno. Pułkownik Pniewski bowiem już nie żył. Zmarł, gdy pozycja była w druku. W czasie korekty przez nieuwagę nie wniosłem poprawki na wstępie. Przepraszam. Zdążyłem jednakże przekonsultować z pułkownikiem Pniewskim maszynopis. W moim posiadaniu znajduje się jego pochlebna opinia, wraz z podziękowaniem za to, że ktoś nareszcie wydobył z zapomnienia historię wielkopolskiego lotnictwa. Stwierdzenie to stoi w jaskrawej sprzeczności z opinią pana docenta Rzeczyńskiego.

W przedostatnim akapicie „Miniatury" napisałem: „Na-

DO „SKRZYDLATEJ" listy

dejdzie kiedyś dzień... itd". Gdybym napisał, że będzie to miało miejsce np. 12 czerwca 1977 roku, to naturalnie, że ośmieszyłbym się, jak to koniecznie chce pan doc. dr inż. Bernard Rzeczyński. Ale ja nie precyzuję kiedy to nastąpi — za 5, 10 a może i 30 lat. A że nastąpi, tego jestem pewien.

Proces pochłaniania lotnisk przez aglomeracje miejskie trwa od pół wieku. Ogółem w Polsce zlikwidowano kilkanaście lotnisk. W samej Warszawie, poza lotniskiem Mokotowskim, likwidacji uległa lotnisko Gocław. A przecież budowano je stosunkowo niedawno, uważając, że tam nigdy nie sięgnie miejska zabudowa. Proces likwidacji ulega przyspieszeniu, gdy lotnisko znajdzie się w obrębie miejskiej aglomeracji. Dla urbanistów jest to obiekt bardzo uciążliwy, po prostu „non grata". Nie widzę powodów, dla których Ławica miałaby stanowić wyjątek. Argumenty pana doc. dra inż. Rzeczyńskiego zupełnie mnie nie przekonują. Przeciwnie Mała odległość od centrum jest wrogiem nr 1 każdego lotniska i sam doc. dr inż. Rzeczyński stwierdza, że obecność lotniska byłaby uciążliwa dla profesorów zamieszkujących pobliską kolonię. Ale i dla robotnika z zakładów Cegielskiego, który chciałby odpocząć po nocnej zmianie, też byłaby uciążliwa. Argumentowanie, że lotnisko Ławica mogłoby obsługiwać samoloty krótkiego startu, świadczy o nieznajomości wagi poznańskiego lotniska. Jest to lotnisko międzynarodowe i jednocześnie zapasowe dla Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie. Degradacja Ławicy do podrzędnej roli lotniska zdolnego do przyjmowania jedynie samolotów krótkiego startu jest niemożliwa choćby z racji Międzynarodowych Targów Poznańskich. Absolutnie nie mogę zrozumieć przed kim pan doc. dr inż. Rzeczyński broni Ławicy. Przede mną, skromnym inżynierem, byłym pilotem wojskowym i komunikacyjnym? Przed urbanistami, czy też przepisami o zabudowie lotnisk? Chyba jest jasne, że w przypadku naruszenia przepisów i zaistnienia niebezpieczeństwa dla komunikacji lotniczej, lotnisko Ławica będzie musiało być zamknięte i najbardziej krwawe Termopile tu nic nie pomogą. Czy z tego co ja napisałem w „Miniaturze" wynika, że propaguję likwidację Ławicy? Pan doc. dr inż. Rzeczyński zacytował przedostatni akapit, ale nie zacytował ostatniego: „Oby jednak Ławica, jedno z najbardziej zasłużonych lotnisk w historii polskiego lotnictwa, nie uległa zapomnieniu".

Załóżmy, że ja się mylę (co nie uważam za ośmieszanie się) i Ławica będzie trwała wiecznie, to czy pan doc. dr inż. Rzeczyński uważa, że jest ona odpowiednio upamiętniona? W Londynie, w pobliżu dawnego lotniska Northolt, stoi monumentalny pomnik sławiący boje polskich lotników. W miejscowości Dys pod Lublinem i w Zadybiu Starym mamy pomniki utrwalające działania Ludowego Lotnictwa Polskiego. Tych przykładów można by podać więcej. A co jest w Ławicy? NIC. Uważam, że nadszedł czas, by o tym pomyśleć. Komitet upamiętnienia dawnego lotniska Mokotowskiego powstał z inicjatywy APRL prawie 40 lat po likwidacji lotniska. Gdy był już opracowany projekt zagospodarowania pola. Stąd takie dziwolągi jak ulica Batorego, wielkiego króla, ale nie związanego ani z Polem Mokotowskim, ani z lotnictwem, brak natomiast ulicy imienia któregoś ze sławnych polskich lotników. Czy nie warto byłoby na ścianie dworca lotniczego na Ławicy wmurować pamiątkową tablicę przypominającą, jaką rolę odegrała Ławica? A może by tak szkołę na Ławicy nazwać imieniem lotników wielkopolskich?

Proponuje, by pan doc. dr inż. Bernard Rzeczyński do swego artykułu dodał dwa wyrazy: „Bronię Ławicy przed zapomnieniem" i zaproponował powołanie Komitetu Upamiętnienia Ławicy. Niewątpliwie znajdzie wielu chętnych do współpracy, włącznie z niżej podpisanym.

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI

KORESPONDENCJE

AEROKLUB OSTROWSKI

W roku 1970 przy Aeroklubie Ostrowskim powstał Klub Seniorów Lotnictwa, zrzeszający w swych szeregach 16 członków. Są to byli piloci samolotowi i szybowcowi, spadochroniarze, działacze lotniczy i sympatycy lotnictwa, którzy tworzą aktywny zespół organizacyjny. Prowadzi on szczególnie ożywioną działalność w zakresie popularyzacji lotnictwa. Seniorzy przejawiają niespożyte zaangażowanie we wszystko, co jest związane z umiłowaną dziedziną ich długiego życia. Tradycją stało się, że rok rocznie biorą udział w organizacji masowych imprez modelarskich, takich jak „Młodzi szybownicy na start", patronują ogólnopolskim zawodom modeli swobodnie latających o memoriał Józefa Dobiszewskiego, pomagają w organizacji zawodów szybowcowych, spadochronowych i samolotowych, są dosłownie na wszystkich imprezach lotniczych w Ostrowie i poza macierzystym aeroklubem. Nie brak ich również na licznych imprezach nielotniczych. Najwięcej jednak troski wykazują, gdy chodzi o sprawy najmłodszych.

W sezonie lotnym przedstawiciele Klubu biorą zazwyczaj udział w spotkaniach z młodzieżą, zgrupowaną na

Józef Morisson

kursach podstawowego szkolenia lotniczego, wygłaszając pogadanki o tematyce lotniczo-sportowej. Troszcząc się o utrzymanie koleżeńskiej więzi, organizują szereg spotkań lotników wszystkich specjalności. Od lat na czele Klubu stoją: Józef Morisson, który jest prezesem, Antoni Życzyński — sekretarz i Jan Szostak — skarbnik.

★

7 marca br. jubileusz 70-lecia obchodził prezes Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Ostrowskiego — Józef Morisson. Działalność w lotnictwie sportowym podjął już w roku 1930, twórczo angażując się w konstrukcję samolotów sportowych, które otrzymały nazwę „Ostrovia" — I, II i III. Rozpoczętą budowę „Ostrovii-IV" przerwał wybuch II wojny światowej. Józef Morisson, jako założyciel Aeroklubu Ostrowskiego po wyzwoleniu, był pierwszym jego prezesem i kierował nim przez okres 5 lat. Jako znany i ceniony działacz lotnictwa sportowego położył wielkie zasługi na polu rozwoju sportu lotniczego, poprzez czynne organizowanie różnego rodzaju imprez i pokazów lotniczych. W trudnym okresie wspomagał aeroklub również materialnie. Sylwetka Jubilata na trwałe wpisana została w historię i rozwój ostrowskiego lotnictwa. Józef Morisson za działalność lotniczo-sportową otrzymał wiele odznaczeń państwowych i sportowych, z których wymienić należy Srebrny Krzyż Zasługi, Brązowy Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju", Medal XXX-lecia PRL, odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego oraz Za Zasługi dla Aeroklubu PRL.

Marian Biela

nowiny LOT nowiny nowiny nowiny

Nr. 168 marzec 1976

Anna Wysocka i Stanisław Skonieczny

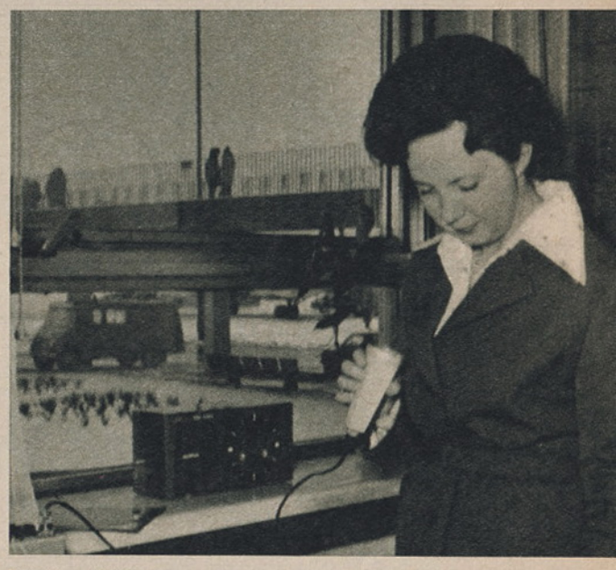
DLA PASAŻERA

Oni są zawsze na pierwszej linii. Mają najczęstszy kontakt z pasażerem, który obok samego przelotu interesuje się jeszcze jedzeniem, innymi środkami lokomocji i łączności, hotelami i zwiedzaniem miasta, wymianą pieniędzy czy upominkami. To nic dziwnego, gdyż podróżni to po prostu ludzie, którzy chcą i muszą w i e d z i e ć wiele.

Samolot pomniejszył wprawdzie świat, ale nie rozwiązał równocześnie wielu zasadniczych i drobnych problemów, jakie powstają prawie zawsze, zanim siądziemy w wygodnym fotelu szybkiego odrzutowca, by polecieć za ocean czy nieco bliżej, bo do Rzeszowa.

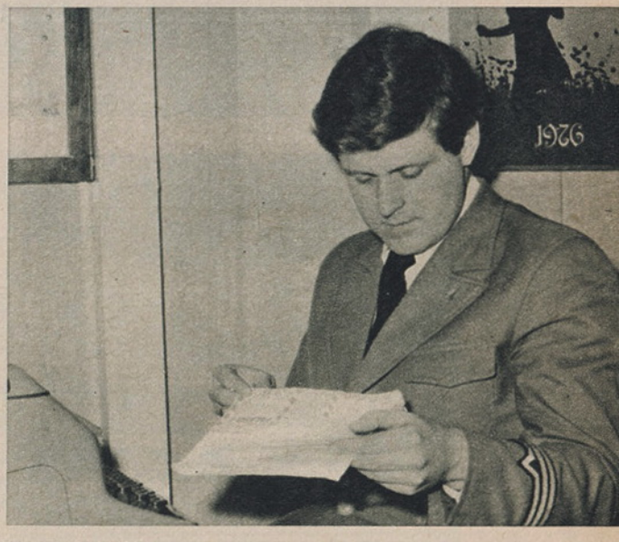
Dla tych właśnie celów pracuje w LOCIE komórka organizacyjna, której nazwa mówi prawie wszystko: **Wydział Obsługi Przewozów.** Wyróżniających się w tej trudnej i odpowiedzialnej pracy przedstawiamy dzisiaj naszym Czytelnikom.

Część z nich pracuje w Międzynarodowym Dworcu Lotniczym i ma do czynienia z obsługą ruchu zagranicznego, druga grupa to koledzy, których zawodowa aktywność przejawia się w Krajowym Porcie Lotniczym. Pracują całą dobę. Pierwsi muszą być na swych stanowiskach już o godz. 5.45. Pracują w informacji, rozgłośni, obsługują monitory, noszą bagaże. Ale podstawowy zakres czynności to bezpośrednia obsługa pasażerów, którzy rozpoczynają lub kończą podróż lotniczą.



Mirosława Woźniak

Ewa Ocimek



Ryszard Stolarski

R. Łaszyński i S. Garbarczyk

Teresa Ludwiczak

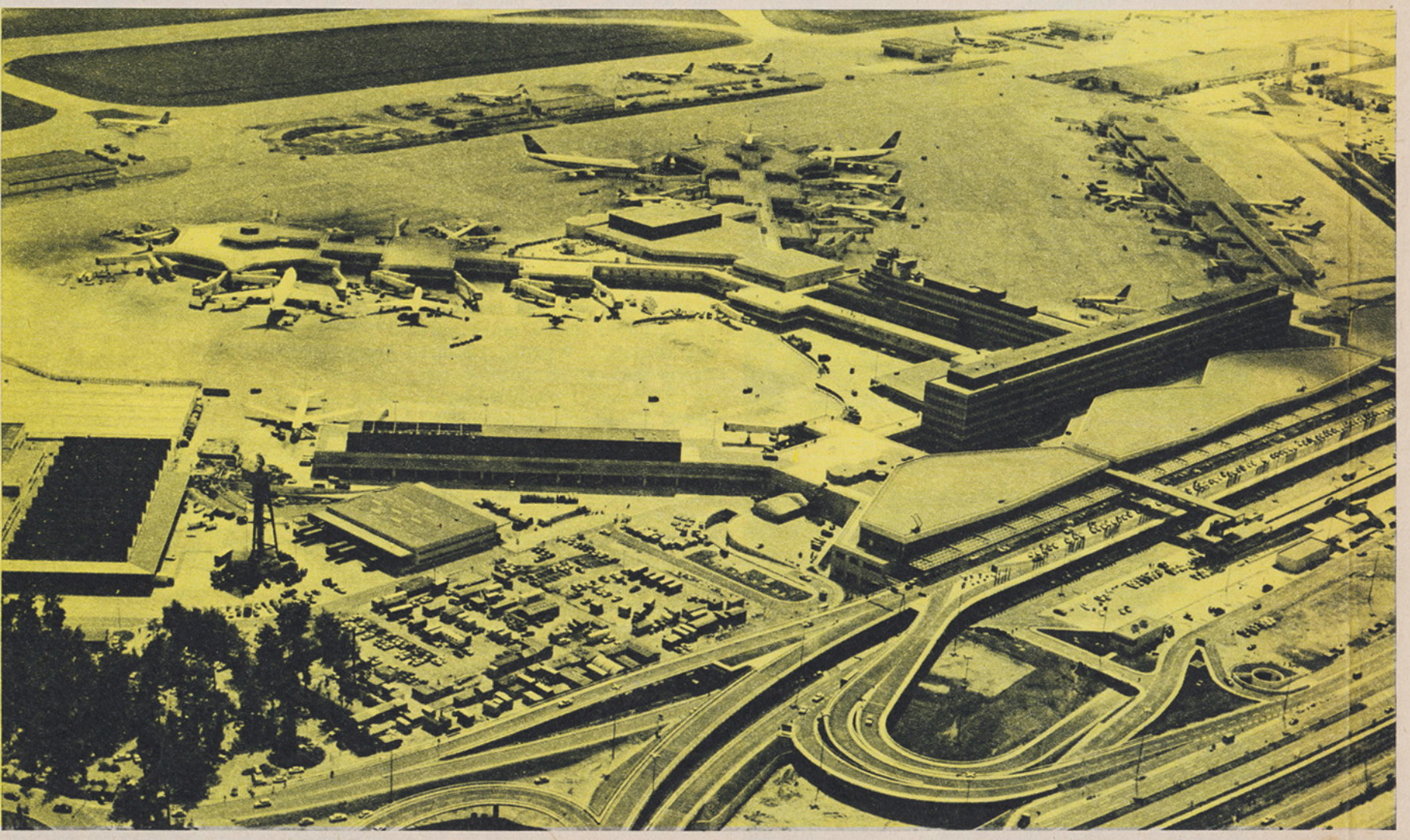
Lotnisko we Frankfurcie nad Menem należy do europejskich kolosów. Potencjałem ruchu ustępuje tylko londyńskiemu, a dorównuje portom lotniczym Paryża. W ciągu jednej minuty ląduje lub startuje stąd samolot jednego z 70 towarzystw lotniczych do 161 portów całego świata. Operacje charterowe, a zwłaszcza przewozy towarowe, uzupełniają obraz tego ważnego portu.

Samoloty LOTU pojawiają się tutaj każdego dnia, z tym że trzykrotnie są to rejsy samolotów IŁ-62, a czterokrotnie TU-134. Partner poolowy LOTU — „Lufthansa" operuje również każdego dnia — samolotami Boeing-727.

Mimo pewnego spadku ilościowego podróżnych, związanego z objawami recesji w krajach kapitalistycznych, regularne połączenie Warszawy z Frankfurtem należało zawsze do ścisłej czołówki. LOT rozpoczął swe regularne rejsy na tej trasie w dniu 9 września 1969 roku. Początkowe dwa rejsy tygodniowo urosły z biegiem czasu do dzisiejszych 7 tygodniowo. Od 1971 r. rozpoczęła swe regularne loty do Warszawy „Lufthansa", również zwiększając szybko liczbę rejsów na tej trasie. Powodzenie tej linii spowodowało, że wkrótce zaczęto myśleć o otwarciu regularnych połączeń także do innych miast FRN. W ten sposób LOT

F – jak

FRANKFURT



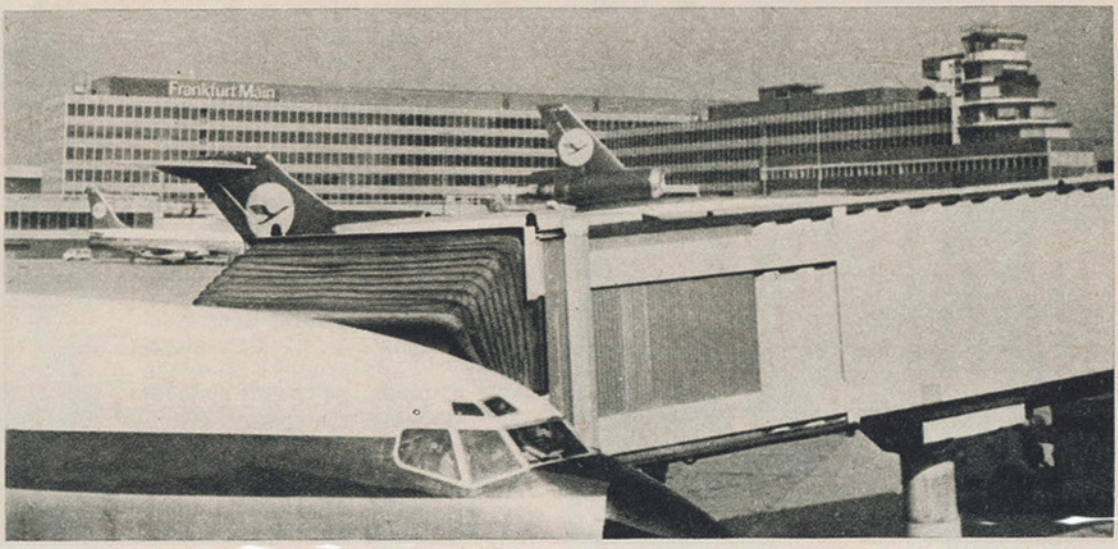
już w 1972 r. rozpoczyna rejsy do Hamburga (dwa razy w tygodniu), a od kwietnia 1974 r. do Kolonii/Bonn. Oczywiście nie pozostało to bez wpływu na liczbę pasażerów na trasie do i z Frankfurtu, ale i tak samoloty na tej trasie (obydwu przewoźników) osiągały nadal bardzo wysoki stopień załadowania. Podobnie dobre rezultaty osiągano w przewozach towarowych.

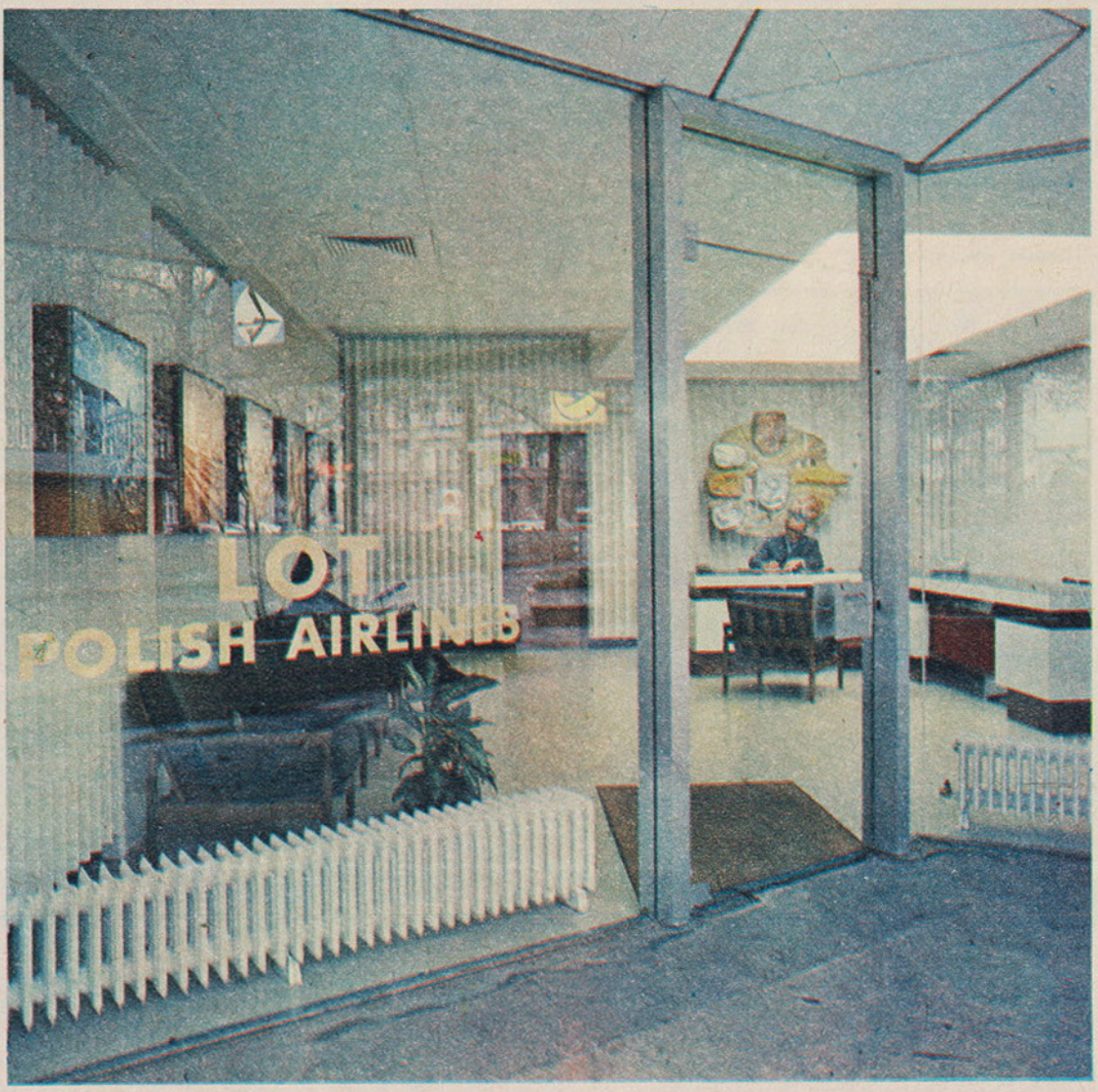
Jubileusze lotnicze nie należą wprawdzie do specjalnych ewenementów, ale przygotowany przez placówkę staranny folder poświęcony dziesięcioleciu polskich lotów na trasie Warszawa—Frankfurt—Warszawa spotkał się z bardzo dobrym przyjęciem. Zawierał on wiele ciekawych materiałów związanych nie tylko z polskim lotnictwem cywilnym, ale przynosił także wiele informacji dla amatorów turystycznych wypraw. Folder, którego kartę tytułową prezentujemy wyżej, wydany został w języku niemieckim. Znalazły się w nim także liczne zdjęcia i to zarówno te lotnicze jak i prezentujące urodę naszego kraju. Cały nakład folderu zniknął prawie błyskawicznie i jeszcze do dnia dzisiejszego placówka LOTU we Frankfurcie otrzymuje wiele listów, których nadawcy proszą o jego przysłanie. Sporo nadchodzi ich zwłaszcza ze szkół, gdzie dużą popularnością cieszą się również polskie plakaty.

Placówka LOTU we Frankfurcie, mająca swą siedzibę w centrum miasta (Wiesenhutenplatz 36), kierowana jest przez **Jana Przybyłowskiego,** doświadczonego i wieloletniego pracownika naszego przedsiębiorstwa. Nieliczny zespół biura stanowią: G. Pongowski, K. Szymańska i W.Woźniak.

Mówiąc jeszcze o najbliższych zamierzeniach placówki na nadchodzący sezon, należy wspomnieć o planowanych rejsach charterowych organizowanych wspólnie z zachodnioniemieckimi biurami podróży. Obok wydawanego regularnie lokalnego rozkładu lotów, podjęto ostatnio przygotowania do wydania folderu o Polsce.

FLUGHAFEN
FRANKFURT/M.


Frankfurt Main


LOT
POLISH AIRLINES

DLA PASAŻERA

Sekcja odpraw samolotów przygotowuje dokumenty związane z załadowaniem i wyważeniem samolotu. **Koordynacja płytowa** organizuje pracę związaną z załadowaniem i wyładowaniem samolotów. Tu niezbędna jest koordynacja wszystkich służb, jak np. start, żywienie pokładowe, służba graniczna, cło itp.

Najwięcej osób, bo ponad 40 na jednej zmianie, zajmuje się bezpośrednią obsługą pasażerów. Potrzeba dużo cierpliwości i taktu, by zdenerwowanych podróżnych obsłużyć i poinformować jak najdokładniej. Pracują w bardzo trudnych warunkach, bo nie tylko tutaj ciasno, zimno i gorąco, ale i warunki do odpoczynku są skromne.

Podjęto już prace przy budowie fińskiego pawilonu, gdzie będzie się przyjmowało pasażerów p r z y l a t u j ą c y c h. Główna hala dzisiejszego MDL będzie wyłącznie miejscem odprawy pasażerów o d l a t u j ą c y c h.

Podobnie będzie w porcie krajowym, gdzie również w tym roku oddana zostanie do użytku część przylotowa. Ulegnie również poprawie informacja wizualna, ułatwiająca podróżnym krajowym i cudzoziemcom poruszanie się i korzystanie z urządzeń dworca. Na szczególne uznanie zasługuje tutaj nowa funkcja szefa recepcji, który niezależnie od dyżurnych kierowników zmiany sprawuje opiekę nad wszystkimi „zagubionymi" i zakłopotanymi pasażerami.

Na Dworcu Międzynarodowym podjęte zostaną kroki zmierzające do innego, lepszego zorganizowania służb informacji. Podjęto także zabiegi mające na celu pełniejszą koordynację pracy „Warsu" i „Baltony" z całodobowym rytmem lotniska.

Gdy będziecie wybierali się w następną podróż lotniczą, popatrzcie starannie na nich. Wtedy wyraźnie widać, że sam bilet lotniczy byłby tylko kawałkiem papieru, gdyby nie ich wiedza, akuratność i staranność.

Stanisław Tokaj

Barbara Schoen i Ewa Jasińska

Izabela Wapowska

Maria Przesmycka

Ewa Wilińska

Grażyna Tomczak i E. Gardzielewska

K. Drdzeń

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: K. Gierałtowski, M. Kobrzyński i J. Pęgiel.

NOWE KSIĄŻKI

ŻWIRKO
JAKIEGO NIE ZNAMY

Ta książka ma szansę stać się bestsellerem. Ukazanie się jej jest w naszym piśmiennictwie lotniczym dużym wydarzeniem. Autor, Henryk Żwirko, pracujący aktualnie w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, syn legendarnego, znakomitego lotnika polskiego z lat 30-tych, podjął się rzeczy zadziwiającej. Napisał książkę o ojcu, którego nie znał, bowiem kiedy Franciszek Żwirko zginął śmiercią lotnika pod Cierlickiem w 1932 r., jego syn — Henryk — miał zaledwie dwa lata.

Henryk Żwirko zapragnął, jak pisze m.in. we wstępie do książki, umiejscowić ojca we współczesnym mu fragmencie historii lotnictwa, bez zbyt daleko idących skrótów i uproszczeń, bądź literackich upiększeń. Zadanie niełatwe, zważywszy przecież, iż w opisywanym temacie trudno uwolnić się od subiektywnego, bardzo osobistego i uczuciowego spojrzenia syna na ojca. Trzeba jednak stwierdzić, iż autor dość szczęśliwie poradził sobie z tematem, relacjonując obiektywnie życie rodzinne i zawodowo-lotnicze ojca — wybitnego pilota.

Sądzę również, że kapitalne znaczenie mają w tej książce listy prywatne Franciszka Żwirki pisane do narzeczonej, a potem żony. Umiejętne ich cytowanie przez autora obrazuje najpełniej sylwetkę Wielkiego Polskiego Lotnika — jego prawdziwe życie. I to jest w tej książce najcenniejsze. Same zresztą listy i ich pierwsza publikacja w tej pracy stanowią wręcz rewelację, co jest niewątpliwym wydarzeniem w naszym ruchu wydawniczym.

Życie i działalność por. pil. Franciszka Żwirki zawarł autor w trzech rozdziałach. Część pierwsza mówi o pobycie w Bydgoszczy, Grudziądzu i Warszawie; druga — o działalności w aeroklubie, a trzecia dotyczy udziału w zwycięskim Challenge'u 1932 r. opowieść kończy epilog i posłowie. Dużo w książce zdjęć i reprodukcji dokumentów, sporo z nich nieznanych, szczególnie z życia prywatnego sławnego lotnika.

Jest to w pewnym sensie praca pionierska. O Franciszku Żwirce i Stanisławie Wigurze pisano bowiem już u nas sporo, przed i po wojnie. Żadna jednak z dotychczasowych publikacji niewolna była od uproszczeń i legendarnej otoczki w pokazywaniu tych wybitnych postaci. Ta książka, pracowicie i solidnie przygotowywana przez autora przez wiele lat, jest jakimś wyłomem w opisywaniu ludzi i zdarzeń oraz ustosunkowywaniu się w ogóle do naszego lotnictwa przed wojną. Jestem też pewien, że nikt chyba nie posądzi autora, o co on sam — jak się zdaje — obawia się nieco, iż podjął próbę odbrązowienia postaci.

Praca H. Żwirki ma jeszcze jedną ważną zaletę. Na tle postaci sławnego lotnika autor przedstawia bowiem, rzetelnie, historycznie, zarys rozwoju polskiego lotnictwa, szczególnie początki i rozwój sportu lotniczego na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych oraz szczegółowo zawody Challenge 1932 r., które — sądzę — nie były dotychczas tak wyczerpująco i fachowo, a przy tym popularnie, relacjonowane w publikacjach książkowych.

Gorąco więc tę opowieść dokumentalną o poruczniku-pilocie Franciszku Żwirce polecam wszystkim Czytelnikom. **(kon)**

HENRYK ŻWIRKO ● FRANCISZEK ŻWIRKO ● Wydawnictwo MON, Warszawa — 1976. Str. 336, cena 30 zł, nakład 10 000 + 350 egz.

PILOTAŻ
BEZ WIDOCZNOŚCI

W krajach o dużym ruchu lotniczym, jednym z pierwszych zadań jest nauczenie pilotów sportowych latania z wykorzystaniem pomocy radionawigacyjnych. Latania na orientację szczegółową w terenie uczy się na ogół w dalszej kolejności. U nas jest odwrotnie. Dlatego można się zgodzić z twierdzeniem autora omawianej tu książki, że „zwłaszcza loty według wskazań przyrządów — bez widoczności zewnętrznej — stanowią najwyższy stopień umiejętności lotniczych".

Tym bardziej cenna jest dla pilotów lotnictwa sportowego, a także sanitarnego i gospodarczego, nowo wydana książka „Loty w trudnych warunkach atmosferycznych". Jej autorem jest inż. Andrzej Abłamowicz z Instytutu Lotnictwa w Warszawie, znany i znakomity pilot doświadczalny (od 25 lat), rekordzista świata.

Powróćmy jednak do „Lotów w trudnych warunkach atmosferycznych". Autor zdaje sobie sprawę z tego, że zmieszczenie wszystkich niezbędnych wiadomości z tego zakresu w jednym podręczniku byłoby niemożliwe (m.in. ze względu na objętość książki) i niecelowe (m.in. wskutek ciągłych modyfikacji zasad ruchu loniczego, wyposażenia samolotów i urządzeń naziemnych). Stąd założenie, że książka (podręcznik) powinna dać pilotom sportowym wiadomości niezbędne do opanowania lotów w trudnych warunkach atmosferycznych i bez widoczności oraz do praktycznego wykonywania takich lotów. Znajomość zawartych w niej treści nie zwalnia jednak pilotów od konieczności śledzenia rozwoju techniki lotniczej w wymaganym zakresie, od stałego uzupełniania wiadomości i znajomości bieżących zmian. Koncepcja podręcznika spowodowała też konieczność zaledwie przypomnienia lub wręcz pominięcia tematów, które pilot powinien dobrze znać. Stąd książka ta nie zastąpi pilotowi podręczników nawigacji, łączności radiowej czy przepisów lotniczych. Dla przejrzystości treści pominięto też osiągi samolotów.

Zagłębiamy się w lekturze. Najpierw — przypomnienie najważniejszych przepisów wykonywania lotów i służb ruchu lotniczego. Potem — warunki jakim powinien odpowiadać licencjonowany pilot, ubiegający się o dodatkowe uprawnienia do wykonywania lotów według przyrządów (IFR). Z kolei wyposażenie samolotu do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych i bez widoczności ziemi oraz zasady działania pomocy naziemnych. Następnie, bardzo króciutko, wręcz symbolicznie traktuje autor naukę latania z widzialnością ziemi, w tzw. „zwykłych", „średnich" i „trudnych" warunkach atmosferycznych.

Natomiast pozostałe 2/3 książki poświęcone jest pilotażowi bez widoczności, który jest głównym tematem tego podręcznika dla pilotów. W tym zakresie książka zawiera wszechstronną informację. Dokładne opisanie różnych sytuacji pilotażowych wzbogacone jest omówieniem stanów i odczuć załogi podczas lotów na przyrządy. Autor przestrzega przed dyletantyzmem i lekceważeniem podstawowych zasad. Uczy, wyjaśnia, komentuje. I co niezmiernie ważne — przekonuje do tego, co pisze. Widać w tym pisaniu pasję pilota i jego wielkie doświadczenie. I chęć przekazania tego wszystkiego swoim czytelnikom — pilotom.

Aspekty pilotażowe lotu według wskazań przyrządów autor łączy ściśle z nawigowaniem w szerokim pojęciu, czyli z prowadzeniem samolotu po zamierzonej trasie i torze lotu oraz z podchodzeniem do lądowania. Jest to nierozerwalna całość, której opanowanie pozwala pilotom przygotować się do praktycznej nauki niezbędnej obecnie umiejętności latania według wskazań przyrządów, bez widoczności zewnętrznej. Swój interesujący wywód autor uzupełnia wskazaniami, jak wypełnić plan lotu niezbędny w lotach IFR oraz informacją o stosowanych w tym rodzaju lotów mapach trasowych i rejonu lotniska. Liczne rysunki ułatwiają zrozumienie zasad działania urządzeń i systemów, dobrze obrazują treść książki, pomagają w jej opanowaniu. Uczącym dodatkiem są też reprodukcje typowych dokumentów takich jak plan lotu, karta podchodzenia do lądowania, trasy odlotów itp. Wychodząc zapewne z założenia, że w lotnictwie nigdy dość dobrych rad, Andrzej Abłamowicz kończy swoją książkę wskazówkami praktycznymi.

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na fakt, iż książka dotowana jest częściowo przez Ministerstwo Komunikacji, w wysokości ok. 8 zł na 1 egzemplarz. To chyba najlepszy dowód, jak jest potrzebna. **(h)**

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ ● LOTY W TRUDNYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH (Seria Aeroklubu PRL z cyklu „Szkolenie samolotowe"), Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975 r., wyd. 1, str. 180 + 8 nlb + 3 wkleiki. Nakład 3000 + 200 egz., cena 25 zł.

NOWE KSIĄŻKI

WSPOMNIENIA KOSMONAUTY

Podróże międzyplanetarne. W dobie obecnej pojęcia te ze sfery marzeń przekształciły się w realną rzeczywistość. Na orbitę okołoziemską wszedł pierwszy sztuczny satelita, dzieło umysłu i pracy narodu radzieckiego, obwieszczając światu początek nowej, kosmicznej ery. Przed 15 laty obywatel Kraju Rad, Jurij Gagarin, dokonał na statku „Wostok" pierwszego lotu kosmicznego. Sondy automatyczne wyruszyły w kierunku Księżyca, Wenus i Marsa. Wreszcie pierwszy mieszkaniec Ziemi wkroczył na powierzchnię naturalnego satelity naszej planety.

Po locie Gagarina, kilka miesięcy później, na orbicie okołoziemskiej umieszczono statek „Wostok-2", pilotowany przez Hermana Titowa...

Ostatnio na półkach księgarskich ukazały się interesujące wspomnienia drugiego kosmonauty radzieckiego, Hermana Titowa. Wspomnienia te są szczególnie ciekawe, ponieważ ich autor opowiada czytelnikowi o swojej, zresztą nie tak łatwej, drodze w Kosmos. Ale myliłby się ten, kto sądziłby, że wspomnienia Titowa dotyczą jedynie zagadnień kosmonautyki. Bardziej one lotnicze niż dotyczące lotów pozaziemskich.

Z bezpośredniego opowiadania o swoim życiu, rodzinie, żonie, przyjaciołach dowiadujemy się tak dużo o Titowie, iż dotychczasowe informacje zamieszczane w prasie i różnego rodzaju książkach tracą na swej dotychczasowej wartości. Tam relacjonowane skąpo i zwięźle — w książce nabierają barwy i jędrności. Podane w bezpośrednim, źródłowym przekazie, zyskują rangę dokumentu.

Wypada w tym miejscu podkreślić, że Herman Titow już od dzieciństwa lubił technikę; budziła ona w jego umyśle żywe zainteresowanie i gdy tylko nadarzyła się okazja pójścia do szkoły lotniczej, skorzystał z niej bez wahania. Nie żałował swej decyzji. Musiał jednak włożyć dużo pracy — co podkreśla z naciskiem — aby dobrze uczyć się i następnie latać. Wreszcie któregoś dnia jego marzenia z lat szkolnych stały się rzeczywistością. Zaczął latać na Jakach-18, a następnie Jakach-11. Z kolei przesiadł się na samoloty o napędzie odrzutowym typu MiG. Pobyt w szkole lotniczej minął szybko; ze wszystkich przedmiotów teoretycznych i praktycznych otrzymał oceny bardzo dobre. 11 września, w dniu swych urodzin, został mianowany lejtenantem. Wraz z innymi młodymi oficerami skierowano go do jednostki lotniczej stacjonującej pod Leningradem. Działo się to w 1957 r.

Po pewnym okresie służby w jednostce gwardyjskiej, któregoś dnia wezwano Titowa do gabinetu dowódcy, gdzie go zapytano czy chciałby latać na nowym sprzęcie. Po jego twierdzącej odpowiedzi padło nowe pytanie: czy chciałby spróbować swoich sił na rakietach? Pytanie to zaskoczyło młodego pilota myśliwskiego. Ponieważ nie usłyszano od niego odpowiedzi, uzupełniono: w rakietach, np. w sputnikach... I wtedy również Titow nie odpowiedział w sposób zdecydowany. Rozmawiający z nim usłyszeli wówczas: „Muszę o tym pomyśleć. Tak od razu odpowiedzieć..."

Titow oczywiście zgodził się, skierowany został na badania i następnie przeszkolenie. Czytelnik jednak śledząc relację drugiego kosmonauty radzieckiego wierzy w jego opowieść, nie znajduje bowiem w niej tzw. naciąganych sytuacji, niezwykłych i natychmiastowych odpowiedzi. Czytelnik odczuwa wahania Titowa, zwyczajne, ludzkie, takie jakie mielibyśmy będąc na jego miejscu. I ta prostota, zwyczajność w relacjonowaniu swych przeżyć budzi sympatię czytelnika. Śledzimy więc z dużym zainteresowaniem przygotowania Titowa do startu w Kosmos, następnie samego lotu jak również oryginalnych rozmów między nim i Ziemią.

Ze wspomnień Titowa dowiadujemy się dużo ciekawych szczegółów z jego życia, o podróżach, jego kolegach kosmonautach. Niezwykle serdecznie pisze on o Juriju Gagarinie. Książkę Titowa powinien przeczytać każdy, kto interesuje się lotnictwem.

Przekład z języka rosyjskiego budzi niekiedy zastrzeżenia. Szkoda, że maszynopis po przetłumaczeniu nie został przejrzany przez konsultanta lotniczego. Tekst zawiera bowiem wiele nieprawidłowych określeń, w tym rusycyzmy. Podam kilka przykładów. Zamiast „kursant" powinno być uczeń lub uczeń-pilot, „nabór" czyli nabieranie do lotnictwa — winno być przyjmowanie, przyjęcie do lotnictwa. A ponadto inne niewłaściwe określenia: zamiast „skręt" winno być zakręt, zamiast „chowanie podwozia" powinno być wciąganie podwozia, zamiast „pasy lotniska" — droga startowa itd. **(m)**

Herman Titow ● MOJA BŁĘKITNA PLANETA ● Wydawnictwo MON. Warszawa 1975, str. 275, cena 20 zł. Przekład z rosyjskiego Marian Laprus.

NOWE KSIĄŻKI

KLUB 1:72

POLSKI LANCASTER

Modele samolotów brytyjskich Avro „Lancaster" w podziałce 1:72 wyprodukowały dwie firmy: Revell i Airfix. Poza tym istnieje model firmy Frog (skala 1:96) i firmy Lincoln (1:125).

W CSH znalazły się obydwa modele 1:72. Ani jeden, ani drugi nie należą do najlepszych osiągnięć swych producentów. Przyznać jednak trzeba, że „Lancaster" Revella prezentuje się nieco ciekawiej.

W kwietniu 1944 r. samoloty „Lancaster" otrzymał polski dywizjon 300.

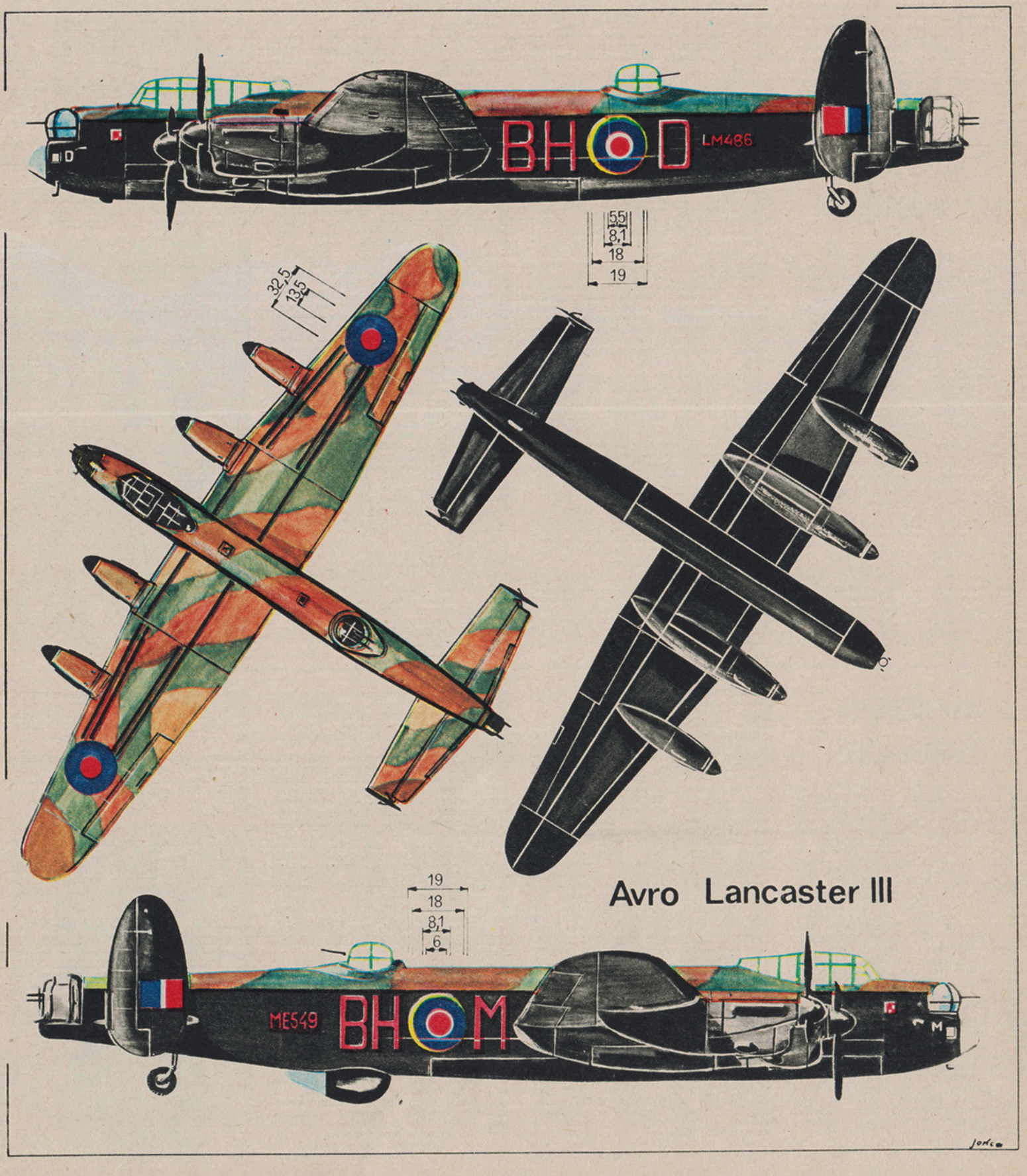
Na rysunkach przedstawiamy „Lancastera" Mk. III BH-D z numerem fabrycznym LM 486 i „Lancastera MK. III BH-M z numerem ME 549. Ten drugi samolot zaopatrzony był w urządzenia radiolokacyjne — antena ukryta była w obudowie pod kadłubem. Sądzę, że budując model polskiego „Lancastera" warto wykonać tę właśnie wersję.

Modele należy pomalować następująco:

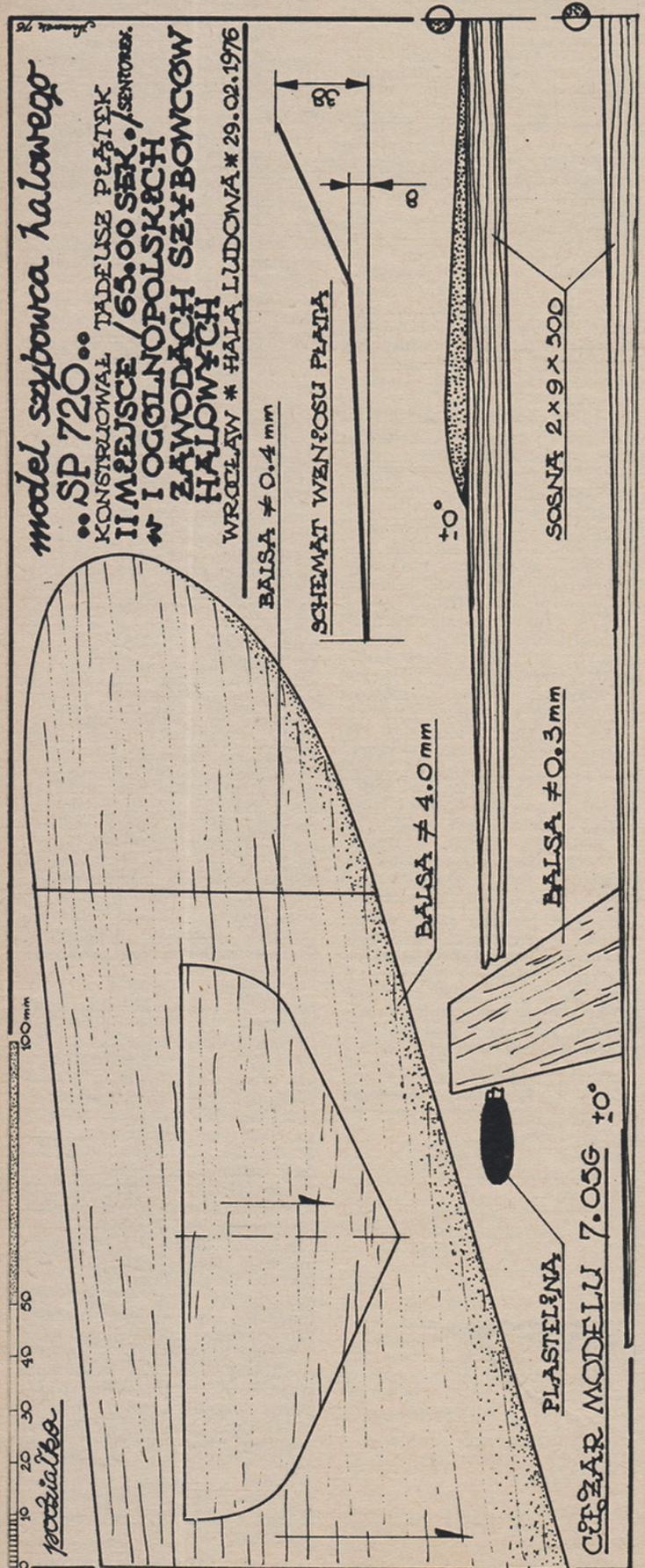
- Czarny (Humbrol Nr „33") — cały samolot od spodu, kołpaki i łopaty śmigieł, opony kół, lufy km-ów, stateczniki pionowe, pasy na górnej powierzchni płatów (szerokość 1,5 mm),
- srebrny („11") — golenie podwozia,
- ciemnozielony („30") i ciemnobrązowy („29") — plamy maskujące. Rzut z góry przedstawia układ plam samolotu BH-D. Samolot BH-M można pomalować tak samo, choć mało jest prawdodopodobne, że układ plam był całkowicie identyczny. Był, po prostu, oparty na tym samym schemacie.
- czerwony („60") — litery znaków dywizjonowych i numery fabryczne. (Zwrócić należy uwagę na różnice w kroju liter i proporcjach).
- biały („34") — litera „D" i litera „M" z przodu kadłuba.

Położenie znaków rozpoznawczych — jak na rysunku. Wymiary znaków w milimetrach dla podziałki 1:72.

Tekst i rys.: A. JOŃCA



PIERWSZE OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCÓW HALOWYCH



Ekipa zawodników z Aeroklubu Jeleniogórskiego. Zdjęcia: S. Smolis

Impreza została rozegrana we wrocławskiej Hali Ludowej w dniu 29 lutego br. Na starcie stanęło 81 zawodników, z czego 10 stanowili seniorzy. Reprezentowano aerokluby: Podkarpacki, Orląt w Dęblinie, Jeleniogórski i Wrocławski. Każdy uczestnik zawodów wykonywał siedem startów, a o wyniku zadecydowała suma dwóch najlepszych lotów.

W grupie juniorów loty zaliczyło 64 zawodników. Pierwsze miejsce zajął **Marek Bogdziewicz** — Aeroklub Wrocławski (51,2 s). Zwycięzca startował z modelem „Tara 18" publikowanym w „Skrzydlatej". Wśród seniorów najlepszy okazał się **Paweł Frąckiewicz** — Aeroklub Wrocławski, którego model wzorowany na konstrukcjach amerykańskich uzyskał 69,32 s. O wynikach uzyskanych na zawodach świadczą tabelki (zamieszczone obok), w których zawarto wszystkie wyniki seniorów i dziesięć najlepszych wyników juniorów. Notatkę niniejszą ilustruję rysunkiem modelu, który zajął 2 miejsce. Model **Tadeusza Piątka**, bardzo starannie wykonany, posiada sosnowy kadłub i profil skrzydeł wzorowany na konstrukcjach amerykańskich. Model lata wg zasady: w prawo — w prawo. Krążenie uzyskano pochyleniem statecznika poziomego i skręceniem statecznika kierunku. Model juniora **Jana Dasiewicza** posiadał bardzo cienki profil skrzydła i kadłub z balsy średniej twardości o przekroju elipsy. Nadmienić także wypada, że po zawodach w ataku na rekordowy lot brali udział trzej pierwsi zawodnicy — seniorzy. Każdy z nich wykonał po dziesięć lotów. **Paweł Frąckiewicz** został posiadaczem rekordu długotrwałości lotu szybowca w hali — 38,10 s. Model **Tadeusza Piątka** dwukrotnie podczas próby trafiał na przeszkodę — wypada żałować, że loty nie przebiegły normalnie, bo zanosiło się na wynik 42—46 s. Loty modeli seniorów mierzono stoperem elektrycznym — stąd dokładności do setnych sekundy.

Imprezę zakończono rozdaniem nagród rzeczowych i dyplomów. Zawodami kierował szef modelarstwa lotniczego Aeroklubu Wrocławskiego **Dionizy Boratyński**. Komisji sportowej przewodniczył niżej podpisany.

JERZY KACZOREK

Zdobywca drugiego miejsca Tadeusz Piątek z Aeroklubu Wrocławskiego.

Startuje Janusz Gański z Aeroklubu Orląt w Dęblinie.

seniorzy

PAWEŁ FRĄCKIEWICZ	WROCŁAW	14.27	12.47	08.27	34.57	14.99	34.98	30.38	69.32	I
TADEUSZ PIĄTEK	"	25.21	16.54	28.90	11.47	19.47	27.61	36.10	65.00	II
STANISŁAW ŻURAD	"	15.69	04.75	07.70	23.05	19.50	35.00	28.75	63.75	III
BOGUSŁAW RAK	"	27.35	26.14	28.59	27.41	30.90	31.45	06.00	62.35	IV
MACIEJ BORKOWSKI	"	32.59	05.32	05.91	18.61	0	0	0	51.18	V
MIROSŁAW HURYN	DĘBLIN	04.57	13.00	06.17	22.28	21.24	16.88	02.29	43.53	VI

juniorzy

MAREK BOGDZIEWICZ	WROCŁAW	25.5	09.0	26.7	05.8	25.5	08.3	17.0	51.2	I
JAN DASIEWICZ	"	07.3	14.2	04.8	04.1	15.0	25.3	23.9	49.2	II
JAN ZIĘBA	"	08.3	04.0	18.2	05.2	22.9	19.5	20.1	43.1	III
RYSZARD GNIETECKI	"	17.0	20.5	18.0	21.7	16.5	20.2	08.5	42.2	IV
JANUSZ KOWALEWSKI	DĘBLIN	11.0	12.0	16.2	19.1	04.8	10.9	20.1	39.2	V
JERZY CIEŚLO	WROCŁAW	18.2	18.5	14.2	10.1	18.4	15.1	20.0	38.4	VI
ANDRZEJ DRĄCZYŃSKI	"	12.2	14.0	13.0	08.0	19.0	17.0	04.0	36.0	VII
JANUSZ GAŃSKI	DĘBLIN	07.0	10.6	09.7	09.7	09.1	15.9	15.9	31.8	VIII
TOMASZ CHRZANOWSKI	WROCŁAW	05.0	03.1	10.3	08.1	14.8	16.8	06.3	31.6	IX
MIROSŁAW MAJEWSKI	"	05.3	05.0	05.3	05.4	18.7	09.4	09.3	28.1	X

LOTNICTWO W MINIONEJ WOJNIE

Druga wojna światowa na długo jeszcze będzie tłem wielu dzieł pisarzy, filmowców, plastyków, a także tematem licznych rozpraw naukowych. Objęła ona bowiem swym zasięgiem 61 państw, pochłonęła ponad 50 milionów istnień ludzkich, przy czym historia naszej planety nie zna zmagań zbrojnych o podobnej skali. Zwycięstwo nad faszystowskimi Niemcami było dziełem narodów i armii koalicji antyhitlerowskiej. Od wyników wojny zależało ocalenie najistotniejszych ludzkich wartości, dorobek wiekowej kultury oraz istnienie wielu narodów. Świat przekonał się, że w określonych momentach historycznych istnieje realna możliwość współdziałania państw o odmiennych systemach społeczno-politycznych. Decydujący wkład w zwycięstwo nad hitlerowskimi Niemcami wniósł Związek Radziecki. Kraj Rad okupił je najwyższą ceną: śmiercią ok. 22 milionów swych obywateli.

W drugiej wojnie światowej szczególną rolę, niekiedy decydującą, odegrało lotnictwo. Minionа wojna i lotnictwo to temat ciekawy oraz niezwykle obszerny. Przez wiele lat będzie jeszcze tworzywem dla historyków.

Interesujący szkic pt. „Użycie lotnictwa w II wojnie światowej" napisał pracownik naukowy Wojskowego Instytutu Historycznego płk nawig. dr Czesław Krzemiński. Szkic ten jest pierwszą próbą przedstawienia tego zagadnienia w naszej historiografii wojskowej. Pozwala on bowiem czytelnikowi zorientować się w sposobach i metodach użycia lotnictwa w II wojnie światowej na europejskim teatrze działań.

Wspomniany szkic opublikowany został w numerach 3 i 4 z 1975 r. kwartalnika Wojskowy Przegląd Historyczny. Składa się on z 2 części. W pierwszej autor omawia charakterystyczne cechy użycia różnych rodzajów lotnictwa w początkowym okresie II wojny światowej w Europie, według chronologii wydarzeń. Takie ujęcie tematu warunkuje specyfika pierwszego okresu wojny, kiedy lotnictwo jako narzędzie agresji hitlerowskich Niemiec wywarło istotny wpływ na przebieg i wyniki poszczególnych kampanii, wobec słabego przygotowania do działań krajów zachodnioeuropejskich. W części drugiej natomiast autor omawia wybrane problemy form i metod użycia lotnictwa w następnych okresach II wojny światowej, najbardziej typowe i charakterystyczne zagadnienia wykorzystania lotnictwa na danym teatrze działań w Europie i to zarówno na froncie wschodnim jak i zachodnim.

Szkic jest obszerny: obejmuje 70 stron druku (ponad 120 stron maszynopisu), zawiera także zestawienia, tabelki, mapki. Mimo iż obejmuje on obszar działań wojennych tylko w Europie i omawia jedynie wybrane zagadnienia użycia lotnictwa w minionej wojnie, zasługuje na uważne zapoznanie się z nim. Szczególnie opracowanie to wzbudzi ciekawość u tych, którzy interesują się udziałem lotnictwa w II wojnie światowej.

Sporo miejsca autor poświęcił Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. Krótki to stosunkowo udział w niej naszego lotnictwa, ale jeszcze nadal oczekujący na bardziej precyzyjne opracowania historyków. Dość dużo bowiem piszemy, i to nawet szczegółowo, o stratach polskiego lotnictwa we wrześniu 1939 r., mało natomiast o zwycięstwach i to w większości dość niezwykłych. Mimo nie najlepszego sprzętu bojowego, jaki mieli do swej dyspozycji piloci myśliwscy, na uznanie zasługuje ich ogromne męstwo i waleczność. A już sam fakt, że ok. 150 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło 150 samolotów wroga, mówi sam za siebie. Trudno szukać lepszego komentarza, bowiem średnio na 1 polskiego pilota przypada 1 zestrzelony samolot Luftwaffe. Właśnie lotnictwo hitlerowskie przyznało się do straty nad Polską w czasie Wojny Obronnej Polski w 1939 r. 285 samolotów na pewno i do 279 samolotów ciężko uszkodzonych. a więc, mimo upływu wielu lat, nasza wiedza o polskich zwycięstwach jest nadal niepełna. Właśnie ta wojna, jak mało która, nie jest jeszcze w szczegółach zamknięta, głównie jeśli chodzi o udział lotnictwa.

Słusznie autor stwierdza, że „Zadanie postawione Luftwaffe przez naczelne dowództwo niemieckie przewidywało przede wszystkim zniszczenie lotnictwa polskiego na lotniskach w pierwszych godzinach i dniach wojny. Zadania tego Luftwaffe nie wykonała; zmasowane uderzenie 1 września na polskie lotniska trafiło w próżnię. Niemcy zniszczyli w tym dniu zaledwie kilka samolotów szkolnych. W następnych dniach również Luftwaffe atakowała stale, pokojowe lotniska, a tylko sporadycznie uderzała w lotniska polowe".

Poza użyciem lotnictwa w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. autor w części pierwszej omawia udział lotnictwa w hitlerowskiej agresji na Danię i Norwegię, w działaniach wojennych na zachodzie Europy, w Bitwie o Wielką Brytanię, wojnie na Bałkanach oraz operacji powietrzno-desantowej na Krecie.

W części drugiej szkicu wiele miejsca dr Krzemiński poświęcił użyciu lotnictwa radzieckiego w Wielkiej Wojnie Narodowej. Pisze m. in. o walce lotników Kraju Rad o panowanie w powietrzu, rozwoju i doskonaleniu sposobów użycia lotnictwa w zakresie wsparcia wojsk, a także o rozpoznaniu powietrznym. Te partie szkicu zawierają wiele mało znanego materiału, który uzupełniony został konkretnymi przykładami, wzbogacającymi naszą wiedzę o działaniach lotnictwa radzieckiego w latach 1941—1945. „Zdobycie panowania strategicznego w powietrzu latem 1943 r. przez lotnictwo radzieckie — pisze autor — stworzyło sprzyjające warunki dla rozwinięcia i skutecznego prowadzenia operacji strategicznych na wszystkich ważniejszych kierunkach frontu radziecko-niemieckiego. W okresie Wielkiej Wojny Narodowej frontowe lotnictwo radzieckie zniszczyło 48 tys. samolotów nieprzyjaciela. 9 tys. samolotów zostało zestrzelonych przez lotnictwo OPK i marynarki wojennej. Ogółem lotnictwo radzieckie zniszczyło 57 tys. samolotów niemieckich, co stanowi 62% ogólnych strat Luftwaffe w czasie II wojny światowej oraz 74% strat hitlerowskich poniesionych na froncie radziecko-niemieckim".

Oddzielny rozdział dotyczy udziału ludowego lotnictwa polskiego w II wojnie światowej.

Nie mniej interesujący jest rozdział omawiający sposoby użycia i zasady działań lotnictwa alianckiego na zachodnioeuropejskim teatrze wojny. „Użycie lotnictwa angielsko-amerykańskiego w Europie Zachodniej w minionej wojnie — pisze autor — charakteryzowało się pewnymi cechami szczególnymi. Można to wyraźnie stwierdzić, porównując koncepcje i zasady działań sił powietrznych W. Brytanii, USA i Związku Radzieckiego. Specyfiką było stosowanie przez aliantów na szeroką skalę lotnictwa uderzeniowego do celów strategicznych. Początkowo (od maja 1940 r. do marca 1942 r.) zadanie to realizowało lotnictwo brytyjskie, następnie zaś lotnictwo amerykańskie". Z kolei dowiadujemy się o celach działań tego lotnictwa oraz ich wynikach. Przytoczone przez autora liczby dotyczące przeprowadzonych nalotów, zrzuconych bomb oraz zabitych ludzi obrazują wysiłek zbrojny połączonego anglo-amerykańskiego lotnictwa strategicznego.

W rozdziale ostatnim pt. „Kierunki i tendencje rozwojowe lotnictwa w okresie II wojny światowej" autor po raz pierwszy w naszym piśmiennictwie nie tylko przedstawił to ważkie zagadnienie, ale je omówił. Podjęcie tego tematu przez polskiego historyka wojskowego, i to w dodatku lotniczego, może budzić uznanie czytelnika.

Oczywiście moją intencją przy omawianiu obszernego szkicu, jaki ukazał się na łamach Wojskowego Przeglądu Historycznego, nie było jego streszczanie, lecz jedynie zasygnalizowanie go ze względu na duże wartości poznawcze. „W wyniku zarówno jakościowego jak i ilościowego rozwoju, lotnictwo w II wojnie światowej — jak reasumuje autor — wystąpiło jako strategiczny czynnik walki zbrojnej wpływający na charakter oraz przebieg bitew, operacji, kampanii, a także całej wojny". Są to może ustalenia dla wielu dość oczywiste, ale w kontekście z innymi nabierają szczególnego znaczenia.

TADEUSZ MALINOWSKI

Rys. Grzegorz Niewczas

STANISŁAW WOJCIECH ROGALSKI 1904—1976

Urodził się w Ołomuńcu 25 maja 1904 r. Gimnazjum Państwowe im. Adama Mickiewicza w Warszawie ukończył w 1922 r., natomiast Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej ze specjalnością konstrukcji samolotów — w 1929 r. z tytułem inżyniera lotniczego.

Wraz ze swymi kolegami i przyjaciółmi: Stanisławem Wigurą, Jerzym Drzewieckim, Jerzym Wędrychowskim i Stanisławem Praussem należał do Sekcji Lotniczej Studentów Wydziału Mechanicznego Politechniki. W ramach prac tej sekcji zorganizowali oni mały warsztat stolarski i mechaniczny w podziemiu gmachu tzw. nowej kreślarni Politechniki przy ul. Noakowskiego i zapoczątkowali konstruowanie i budowanie pierwszych polskich samolotów turystycznych, zwanych wówczas „awionetkami". Powstały tam pierwsze typy: JD-2 konstrukcji Jerzego Drzewieckiego (używany następnie w kilku egzemplarzach w aeroklubach), WR-1 Wigury i Rogalskiego, SP-1 Stanisława Praussa i pierwszy samolot słynnej serii RWD (Rogalski, Wigura, Drzewiecki) — RWD-1 z silnikiem „ABC-Skorpion".

Po ukończeniu studiów Rogalski, Wigura i Drzewiecki, pod ogólnym kierownictwem Jerzego Wędrychowskiego, założyli spółkę pod nazwą Doświadczalne Warsztaty Lotnicze i przenieśli się do nowo zbudowanych budynków i hangarów na Okęciu, ufundowanych przez LOPP. W warsztatach tych zbudowano wszystkie 23 typy samolotów RWD przy czym na szczególne wyróżnienie zasłużyły sobie: RWD-2 i RWD-4 udziałem w zawodach Challenge-1930 i w dalekich rajdach po Europie; RWD-5-bis przelotem Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk; RWD-6 i RWD-9 wspaniałymi zwycięstwami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury oraz Bajana w Challenge'ach — 1932 i 1934; RWD-8 jako samolot szkolny i bliskiej turystyki, używany również do podstawowego szkolenia w wojsku; RWD-13, będący najlepszym samolotem turystycznym; RWD-10, świetny samolot akrobacyjny; RWD-16, słabosilnikowy, tani samolot masowej turystyki i RWD-14 „Czapla", wojskowy samolot rozpoznawczy. Należy też wymienić dwusilnikowy samolot RWD-11, pierwszy szybki, mały samolot pocztowy i komunikacyjny z pierwszym w Polsce wciąganym podwoziem. Warto wspomnieć, że licencje na samoloty RWD zostały udzielone Finlandii, Estonii, Jugosławii i Turcji.

W latach 1929—1939 Stanisław Rogalski był starszym asystentem przy katedrze Budowy Samolotów PW, u prof. Gustawa Mokrzyckiego, a w latach 1931—1934 wykładowcą budowy płatowców na Politechnice Lwowskiej. W latach 1937—1939 był docentem Politechniki Warszawskiej (aerodynamika stosowana).

Po ewakuacji w 1939 r. do Rumunii, a następnie przybyciu w grudniu do Paryża, rejestruje się jako pilot rezerwy w lotnictwie polskim w Paryżu. Przeniesiony następnie do Anglii, zwolniony zostaje do pracy w angielskim przemyśle lotniczym. W początkach 1940 r. zatrudniony jako kreślarz w grupie uzbrojeniowej zakładów Westland w Yeoville — Sommerset, pracuje nad umieszczeniem 8 karabinów maszynowych w nosie kadłuba dwusilnikowego myśliwca „Whirlwind", a następnie nad rozmieszczeniem wieżyczki karabinowej w ogonie „Lysandera".

Na wiosnę 1941 r. za zgodą władz polskich i angielskich wyjeżdża do Turcji, gdzie inż. Wędrychowski zaczął organizować początki przemysłu lotniczego Turcji. Pracuje tam jako główny inżynier w Türk Hava Kurumu. Przy współpracy dwudziestu kilku polskich i zagranicznych inżynierów zorganizowano tam produkcję samolotu szkolnego na podstawie licencji Miles „Magister". Zaprojektował również wraz z inż. Franciszkiem Janikiem dwa tunele aerodynamiczne.

W latach 1942—1948 był wykładowcą na Uniwersytecie Technicznym w Istambule (aerodynamika stosowana).

Po wygaśnięciu kontraktu z Turcją przenosi się w 1948 r. do Eire (Pensylwania) w USA, do Lord, gdzie pracuje i projektuje maszynę do badania na zmęczenie gumowych podwieszeń amortyzatorowych. W maju 1949 r. zostaje zaangażowany jako asystent do głównego aerodynamika w Chase Aircraft, w Trenton. Pracuje nad projektem dwusilnikowego transportowca C-123. Po roku obejmuje stanowisko głównego aerodynamika. Pracuje nad zwiększaniem nośności skrzydeł przez regulację opływu w warstwie granicznej. Celem zbadania w tunelu NACA w Langleyfield, buduje model C-123 o rozpiętości 13,5 m zaopatrzony w dwa silniki elektryczne do napędu śmigieł i dwa silniki elektryczne napędzające dmuchawy w skrzydłach do kontroli warstwy granicznej.

W 1956 r. wykonano prototyp C-123 z napędem odrzutowym. Gdy produkcja C-125 została całkowicie przyjęta przez zakłady Fairchild, przeniósł się do zakładów Grumman w Bethpage jako starszy aerodynamik. Pracuje nad statecznością samolotu E-2A. Był to 2-silnikowy górnopłat z radarem. Następnie pracował nad projektem „Misseleer". W 1961 r. pracuje początkowo w Fort Worth (Texas) nad projektem F-111. W 1964 r. kończy pracę nad tym samolotem. Z kolei nadzoruje wszystkie prace aerodynamiczne. W 1970 r. przygotowuje do druku Grumman Aerodynamics Manual.

W 1971 r. pracuje nad szybką komunikacją międzymiastową, o prędkości ponad 480 km/h. Chodzi tutaj o pojazd poruszający się zamiast na kołach, na poduszce powietrznej, po torze betonowym. Wypróbowanie tego pojazdu nastąpi w 1977 r., gdy zostanie wykonane pierwsze 40 km toru.

31 grudnia 1971 r. przechodzi w stan spoczynku, ale zostaje zaangażowany jako doradca techniczny w zakładach Grumman, przy projekcie transportu lądowego na bezdrożach dalekiej Północy. Chodzi tutaj o wstępny projekt dużego transportowca (ok. 1500 ton), który nazwano „Flying Acre" („Latająca morga pola").

Przez wszystkie lata powojenne walczył z postępującą, nieuleczalną chorobą, która wreszcie zmogła tego wysoko wykwalifikowanego naukowca, zajmującego się sprawami lotnictwa aż do ostatnich dni swego życia.

Należy dodać, że Stanisław Rogalski współpracował z Ośrodkiem Badań Pojazdów Kosmicznych w dziale obliczeń aerodynamicznych, a jego prace zostały wykorzystane przy budowie pojazdu kosmicznego, który wylądował na Księżycu. Będąc zawsze rzecznikiem polskości, zamierzał powrócić do kraju, czemu niestety sprzeciwiła się choroba. Zdołał natomiast jeszcze przesłać Instytutowi Lotnictwa w Warszawie swój bogaty zbiór dzieł naukowych i własnych prac z dziedziny lotnictwa i astronautyki, mający dużą wartość dydaktyczną i naukową. O wielkości tego daru można sądzić z jego masy — 750 kg. Materiał ten jest obecnie segregowany i opracowywany.

Inż. Rogalski był współtwórcą polskiego lotnictwa sportowego, piastując godność wiceprezesa Aeroklubu Akademickiego w Warszawie i członka zarządu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Był również podporucznikiem pilotem rezerwy i pilotował samoloty RWD na kilku konkursach sportowych. Zmarł 6 lutego 1976 r. w Huntington (USA), w wieku 71 lat.

W. R.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

LOTNICTWO W TELEWIZJI

Na szklanym ekranie coraz częściej TVP prezentuje tematy lotnicze. Cieszą one, ale nie zawsze jeszcze zachwycają. Tematów lotniczych jest bowiem dużo, a TVP pokazuje tylko ich niewielką część.

Dobrą robotą popularyzatorską był program przed VII Zjazdem PZPR, przygotowany przez redakcję dzienników. Dotyczył on lotnictwa cywilnego, a w dużej mierze Polskich Linii Lotniczych LOT. Program ten oglądało się z przyjemnością i satysfakcją zarazem, ponieważ odzwierciedlał on usługi naszego lotnictwa, które z każdym rokiem są coraz bardziej znaczące w polskiej gospodarce narodowej. Cieszyły także krótkie reportaże z wytwórni lotniczych w Mielcu i Świdniku.

Z uwagą i uznaniem oglądaliśmy w ostatnim okresie przedstawicieli naszego lotnictwa — Adelę Dankowską i Bohdana Litwińskiego. Ich żywe i bezpośrednie relacje wzbudziły duże zainteresowanie wśród milionów telewidzów w programie pn. „Progi i bariery".

Nie tak dawno, przy okazji przeglądu twórczości reżyserskiej Leonarda Buczkowskiego, obejrzeliśmy dwa jego filmy o tematyce lotniczej. Szczególnie „Sprawa pilota Maresza", zrealizowana na podstawie powieści Janusza Meissnera pt. „Niebieskie drogi", budzi zawsze refleksje i przybliża, szczególnie młodemu pokoleniu, początkowy okres odbudowy komunikacji lotniczej w naszym kraju po II wojnie światowej. Oprócz filmów Buczkowskiego TVP zaprezentowała obraz o tematyce wojskowej Juliana Dziedziny pt. „Na niebie i na ziemi", który ze względu na ciekawe ujęcia z powietrza zachęcał do obejrzenia.

Ostatni wrocławski „Magazyn lotniczy" należał do najlepiej zrealizowanych programów przygotowywanych raz w miesiącu przez TVP Wrocław. Ten ostatni, o którym mowa, poświęcony był w całości kobietom-lotniczkom i może dlatego był tak udany. Żywa i ciekawa rozmowa prowadzona w kawiarence lotniczej powinna być wzorem dla realizatorów „Magazynu lotniczego", jakie programy podobają się i zyskują wysoką ocenę telewidzów.

Po tych zachwytach pora na niepokoje. Stanowczo za mało TVP pokazuje w „Wiadomościach sportowych" lotnictwa sportowego, a szczególnie sportowców rekordzistów, sprawozdań z zawodów i mistrzostw Polski. Są niestety pewne dziedziny sportu zbyt uprzywilejowane i one dominują w programach sportowych. Szkoda, że sporty lotnicze (szybownictwo, spadochroniarstwo, sport samolotowy, balonowy, modelarstwo, a ostatnio lotniarstwo), tak bardzo widowiskowe i filmowe zarazem, zbyt rzadko trafiają na szklany ekran. A przecież oprócz lotnictwa sportowego mamy wiele innych dziedzin lotnictwa, które mogą być pasjonującymi tematami dla reporterów TVP.

Za mało eksponowana jest praca przemysłu lotniczego. Bardzo rzadko prezentuje się ofiarną i tak bardzo humanitarną pracę lotnictwa sanitarnego. I chociaż TVP podejmuje tematykę lotniczą, to jednak niepokoimy się, że sporo tematów nie jest prezentowanych, lub pokazuje się je tylko wycinkowo.

Powyższe refleksje nie mają cech krytyki, lecz jedynie są przyjacielskimi uwagami pod adresem kolegów z TVP. Rozumiemy, że w powodzi i złożoności tematów nie starcza czasem miejsca dla lotnictwa. Zachęcamy jednak do zwrócenia większej uwagi na tematykę lotniczą, do której nasze społeczeństwo żywi szczególny sentyment.

obserwator

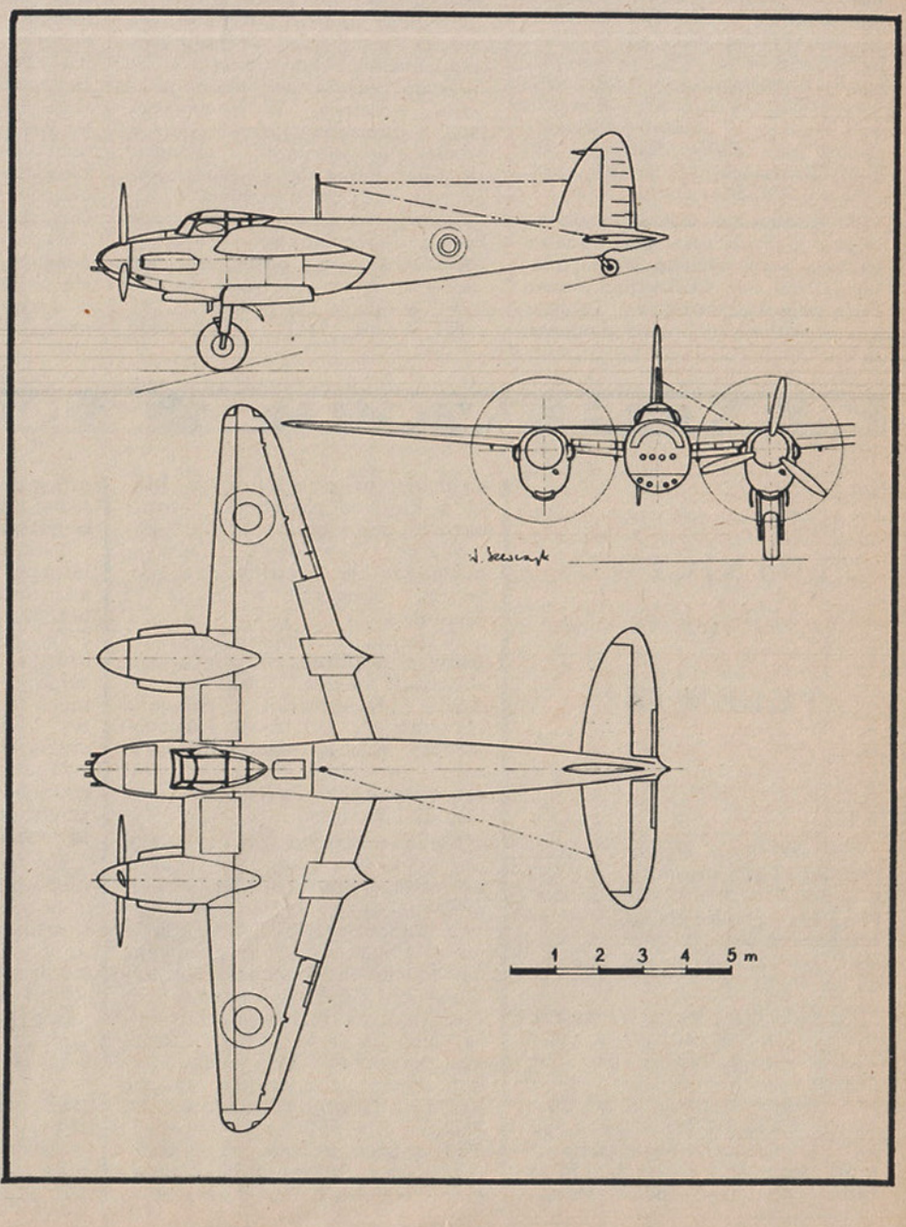
SAMOLOT MYŚLIWSKO-BOMBOWY DE HAVILLAND „MOSQUITO"

W styczniu 1943 r. 307 polski Nocny Dywizjon Myśliwski „Lwowski" otrzymał samoloty, które uznane zostały za jedne z najlepszych, używanych podczas II wojny światowej. Były to „Mosquito-FII". Początkowo wykonywano na nich loty nad Francją z atakowaniem celów naziemnych. Od sierpnia 1943 r. myśliwcom „Mosquito-FII" 307 dywizjonu powierzono patrolowanie Atlantyku w rejonie Zatoki Biskajskiej. Do listopada 1943 r. dywizjon odniósł szereg zwycięstw nad hitlerowskimi myśliwcami dalekiego zasięgu, w tym największe zwycięstwo 11.IX.1943 r., kiedy to jeden klucz dywizjonu zestrzelił Bf-110 na pewno, dwa prawdopodobnie, a jednego uszkodził, zaś drugi klucz zestrzelił cztery Ju-88 i jednego uszkodził. We wrześniu 1943 r. dywizjon używał kilku maszyn „Mosquito-FBVI". W listopadzie 1943 r. podczas odpoczynku, wykonując na „Mosquito-FII" ochotnicze loty nad północnym Atlantykiem, zestrzelono He-177 i Ju-88. Od stycznia do listopada 1944 r. dywizjon latał na „Mosquito-NFXII", początkowo nad Morzem Północnym, a od maja nad Europą, atakując cele naziemne i osłonę bombowców przed hitlerowskimi myśliwcami nocnymi. W październiku otrzymano jeszcze nowsze „Mosquito-NF30" i na jednym z nich w nocy 3/4.III.1945 r. uzyskano ostatni zestrzał (Ju-88) dla dywizjonu.

Wersję bombową „Mosquito-FBIV" używał od grudnia 1943 r. aż do rozwiązania dywizjon 305, przeniesiony z lotnictwa bombowego do taktycznego. Na samolotach tych wykonywano loty na atakowanie pojedynczych celów naziemnych. W marcu 1944 r. bombardowano wyrzutnie bomb latających na wybrzeżu francuskim. 31.VII.1944 r. zniszczono wielkie zbiorniki paliwa w Nomexy. 2.VIII.1944 r. zniszczono hitlerowską szkołę sabotażystów w Château-Maulney. Dywizjon na „Mosquito" brał udział w zdobywaniu Antwerpii oraz w zwalczaniu hitlerowców w Ardenach. Na wersji rozpoznawczej „Mosquito-PRIX", dokonano 3.X.1943 r. zdjęć ośrodka rakietowego w Peenemünde i uzyskano potwierdzenie danych polskiego wywiadu o próbach z bronią „V". Polscy piloci, służący w angielskich dywizjonach rozpoznawczych, wykonywali loty nad Europą na „Mosquito", nawet nad północne Włochy.

„Mosquito" został zaprojektowany w zakładach de Havilland w 1938 r., jako lekki samolot bombowy. Prototyp odbył pierwszy lot 25.XI.1940 r. osiągając podczas prób 640 km/h. Do służby samoloty bombowe „Mosquito-BIV" weszły 8.IX.1941 r. Pierwsza wyprawa odbyła się w dzień po nocnym, 1000-samolotowym bombardowaniu Kolonii. Spośród wielu (ok. 27) wersji budowanych dla różnych zadań (rozpoznawcze, myśliwskie, bombowe), opiszemy te, które były używane przez polskich pilotów.

Pierwsza seria bombowców nosiła oznaczenie „Mosquito-BIV". Wyposażona była w silniki RR „Merlin-21" (lub 23) o mocy 1 280 (lub 1 390) KM. Ładunek bomb wynosił 4×113 kg. Ostatnie egzemplarze z silnikami „Merlin-25" (1 620 KM) mogły unieść 4×226 kg bomb, a 56 samolotów przystosowano do bomby o masie 1 815 kg. Nos kadłuba oszklony. Samolot nie posiadał uzbrojenia strzeleckiego. „Mosquito-FII" był pierwszym seryjnym myśliwcem, którego prototyp oblatano 15.V. 1941 r. i który służbę rozpoczął w styczniu 1942 r. Posiadał silniki RR „Merlin-21" (lub 23) i był wyposażony w urządzenia radarowe AI-IV z anteną w formie strzały. Uzbrojenie tworzyły 4 działka 20 mm w dolnej części kadłuba i cztery karabiny maszynowe 0,303 cala (7,7 mm) Browning w nosie kadłuba.



Najliczniej produkowany był „Mosquito-FBIV". Wersja myśliwsko-bombowa: początkowo (kilkaset sztuk) z silnikami „Merlin-21" (lub 23), a później z silnikami RR „Merlin-25" (1 620 KM). Weszła do służby w 1943 r. Na tych samolotach prowadzono ataki na cele naziemne z dużą dokładnością (np.: zniszczenie dowództwa Gestapo w Oslo). Od 1942 r. samoloty te były używane do oznaczania tras i celów dla bombowców.

W marcu 1943 r. wykonał 1 lot nocny myśliwiec „Mosquito-NFXII" z radarem AI-VIII ukrytym pod osłoną na nosie kadłuba. Z tego powodu usunięte zostały karabiny maszynowe, zostały tylko działka.

„Mosquito-NF30" był ostatnim produkowanym nocnym myśliwcem. Posiadał silnik „Merlin-76" (lub 113) o mocy max. 1 535 KM (1 690 KM z doładowaniem). Osiągał pułap — 11 000 m.

Uzbrojenie (FBVI): 4 działka 20 mm w dolnej części kadłuba i 4 karabiny maszynowe Browning 0,303 cala (7,7 mm) w nosie kadłuba oraz zaczepy na dwie bomby w tylnej części komory bombowej i dwie pod skrzydłami.

WITOLD SZEWCZYK

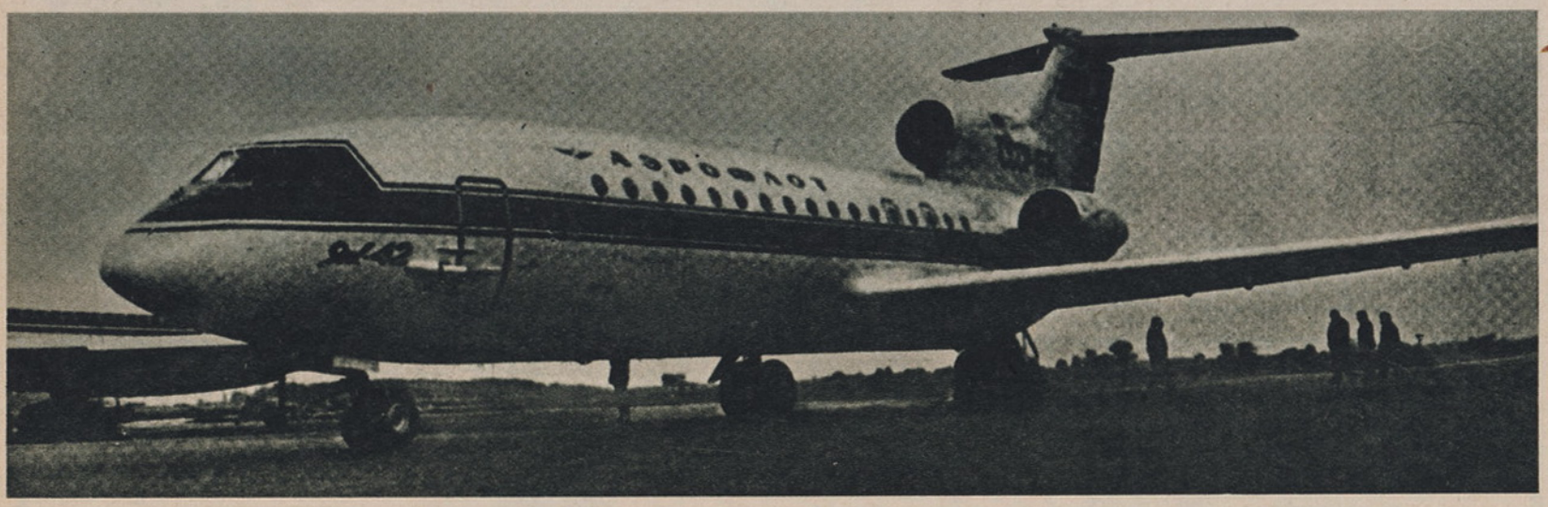
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,51 m, długość — 12,65 m, wysokość — 4,65 m, pow. nośna — 40,4 m².

Masy: Masa własna — 6 486 kg, masa użyteczna — 3 630 kg, masa całkowita max. — 10 115 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 611 km/h, wznoszenie na 4 570 m — 7 min, pułap — 11 000 m, zasięg — 1 940 do 2 740 km.

Na rysunku: „Mosquito-FBVI". Na zdjęciu: „Mosquito-NF30" (otwarte drzwi wejściowe).



SAMOLOT KOMUNIKACYJNY
JAK-42

Na bazie doświadczeń z udanym typem lekkiego samolotu komunikacyjnego Jak-40, biuro konstrukcyjne generalnego konstruktora Aleksandra Jakowlewa opracowało powiększoną wersję samolotu, oznaczoną Jak-42. Większe prędkości, większy zasięg, duża pojemność (100—120 miejsc) i zakres temperatur eksploatacyjnych (+50, —50°C) rokują temu samolotowi duże powodzenie na średnio obciążonych trasach rozgałęzionej sieci linii powietrznych „Aeroflotu". Samolot ten zastąpi na krótszych trasach samolot turbośmigłowy Ił-18. Samolot spełnia warunki amerykańskich przepisów FAR-25.

Prace nad samolotem rozpoczęto w początkach lat 70-tych, a oblot prototypu odbył się 7 marca 1975 r. Rozpoczęcie eksploatacji spodziewane jest już w 1976 r. Planuje się budowę 2 000 maszyn tego typu.

Jak-42 jest trzysilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie dwutrapezowym (rozszerzone przy kadłubie) odznaczają się lekkim skosem (rzędu 20°) i niewielkim wzniosem. Konstrukcja jednodźwigarowa, z dźwigarem pomocniczym. Pokrycie frezowane chemicznie, usztywnione przedłużnicami. Skrzydła są bogato zmechanizowane. Na 70% rozpiętości krawędzi spływu znajdują się dwuszczelinowe klapy-poszerzacze, ponadto na całej krawędzi natarcia zabudowano ruchome skrzela.

Kadłub konstrukcji półskorupowej ma przekrój kołowy. Przewidziano obsługę samolotu przez załogę składającą się zaledwie z dwóch osób, stąd bogate wyposażenie kabiny w automatyczne urządzenia nawigacyjne i pilotażowe. Ciśnieniowa i klimatyzowana kabina. Główne pomieszczenie dla 120 pasażerów w 20 rzędach po 6 foteli, z przejściem między rzędami 0,8 m. Wejście do kabiny przez dwoje drzwi: przednie (z lewej strony kadłuba, za kabiną załogi) oraz tylne — z wyjściem pod kadłub. Drzwi zamykane są i otwierane hydraulicznie z kabiny załogi, ponadto są one wyposażone w automatycznie opuszczane trapy. Uniezależnia to całkowicie samolot od współpracy służb naziemnych. W przedniej i tylnej części kabiny przewidziane są schowki na bagaż, który pasażerowie zabierają ze sobą (nie oddają przy odprawie). Pod podłogą kabiny znajdują się ładownie frachtu, mogące pomieścić 9 kontenerów 700-kilogramowych.

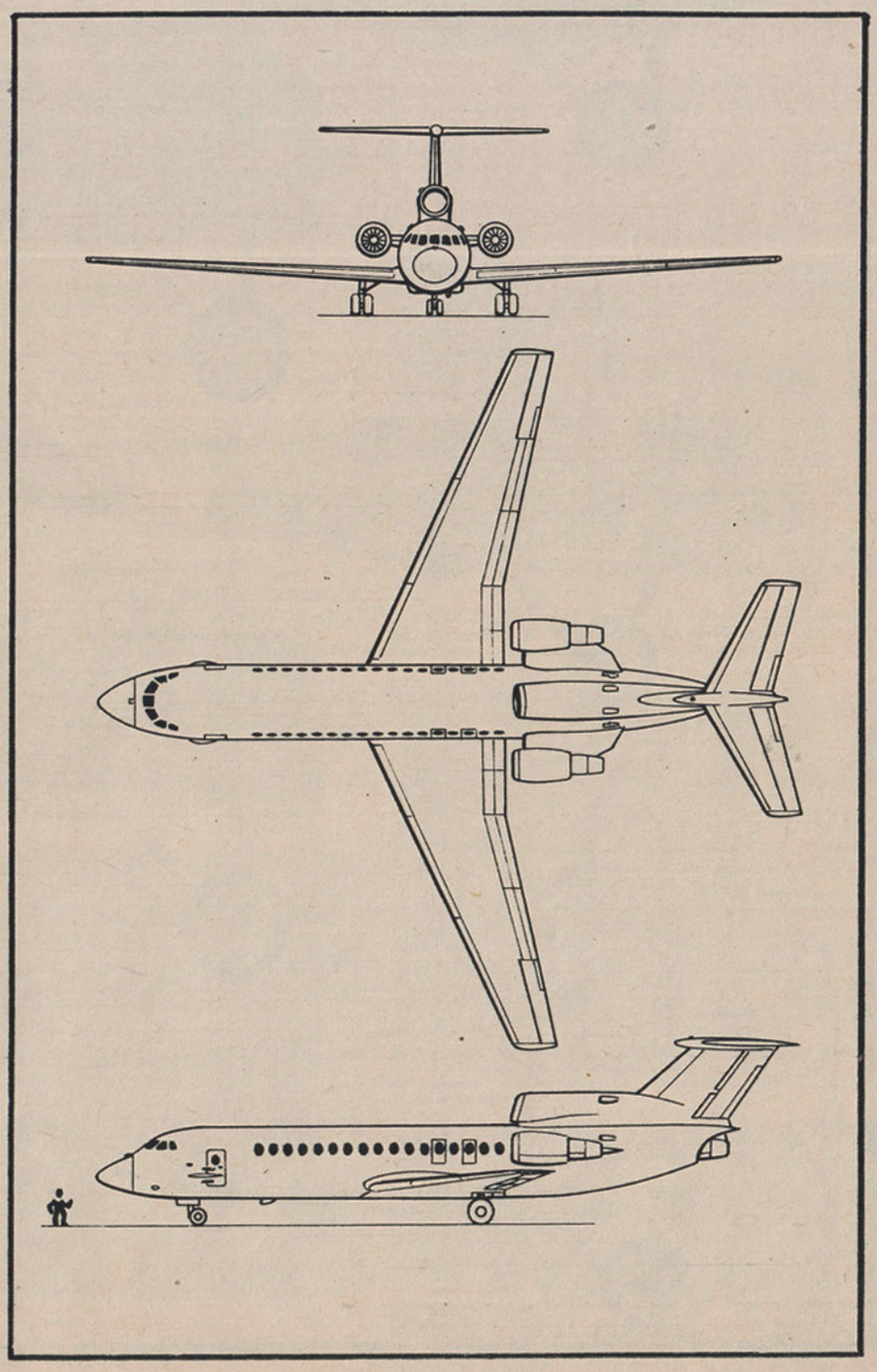
Usterzenie wolnonośne, skośne, o układzie wzorowanym na usterzeniu samolotu Jak-40.

Niskie podwozie trójzespołowe, chowane w locie. Wszystkie zespoły dwukołowe, o kołach niskociśnieniowych. Amortyzatory gazowo-cieczowe. Hamulce hydrauliczne na kołach głównych.

Napęd samolotu stanowią 3 silniki turboodrzutowe Łotariew D-36 o ciągu startowym 6 500 kG. Są to silniki dwuprzepływowe (wentylatorowe) o dużym stopniu zmieszania wynoszącym 5,34:1. Ciąg przelotowy silników wynosi ok. 1 600 kG. Zwraca uwagę niskie jednostkowe zużycie paliwa wynoszące 0,170 kg/kG/h przy starcie oraz 0,295 kg/kG/h w przelocie. Silniki odznaczają się też niskim poziomem hałasu.

W prototypie nie zastosowano odwracaczy ciągu, należy jednak przypuszczać, że w przyszłości przynajmniej centralny silnik zostanie wyposażony w takie urządzenie. Rozruch silników jest autonomiczny, ze źródeł pokładowych. Zbiorniki paliwa integralne w skrzydłach.

(J. Ś.)



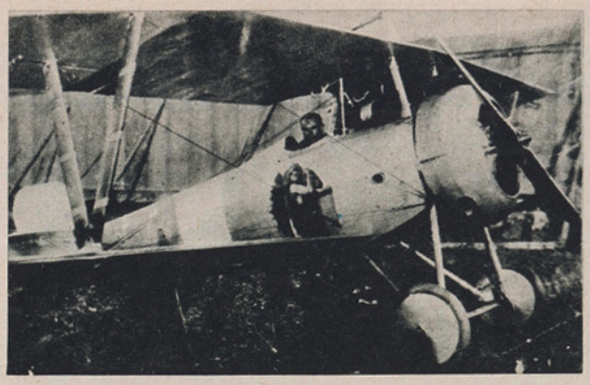
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 35,00 m, długość — 35,00 m, szerokość kabiny — 3,8 m.
Masy: Masa własna — 31 000 kg, udźwig handlowy (max.) — 14 000 kg, masa całkowita — 50 000 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 870 km/h, prędkość przelotowa — 800 km/h, zasięg max. z ładunkiem — 1 800 km, zasięg z max. paliwem — 2 800 km, rozbieg — 800 m.

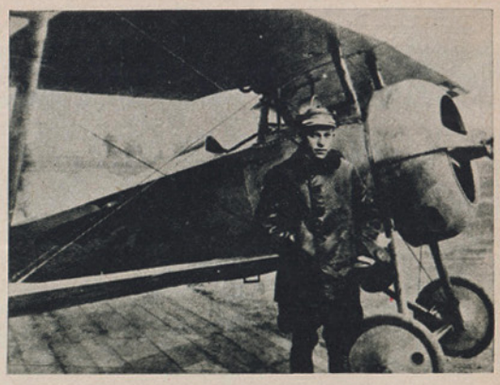
GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

10

Rysunki:
WIESŁAW BĄCZKOWSKI



Nieuport-XXIV z godłem osobistym pilota. Widać zamalowane znaki obce (samolot zdobyczny).



Por. pil. Artur Jurkiewicz, dowódca 4 eskadry

OZNACZENIA: 1. Samolot LVG C-V „Halka-Zosia" z 12 eskadry, 2. Nieuport XXIV por. A. Jurkiewicza, 3. Samolot LVG C-V „Luiza-Wanda" z 12 eskadry, 4. Zdobyczny Nieuport XXIV i godło osobiste pilota tej maszyny, 5. Hannover-Roland CI-II „Słowik".

Akademia Nauk ZSRR przyznaje co roku wybitnym uczonym złote medale im. M. Łomonosowa. Jeden z uczonych jest obywatelem Kraju Rad, a drugi cudzoziemcem. W roku bieżącym wysokie to wyróżnienie otrzymał od Prezydium AN ZSRR prof. Mścisław Kiełdysz. Pełnił on w latach 1961—1975 funkcję przewodniczącego Akademii. Nazwisko prof. Kiełdysza, jak podaje w oficjalnym komunikacie agencja TASS, nierozerwalnie związane jest z postępem techniki lotniczej i rozwojem badań kosmicznych w Związku Radzieckim. Wraz z prof. Kiełdyszem medal otrzymał uczony francuski prof. Maurice Roie, specjalista z dziedziny mechaniki i termodynamiki, były przewodniczący COSPAR — Komitetu Badań Kosmicznych.

Jeśli już o nagrodach i wyróżnieniach mowa, to wymienić trzeba informację, która dotarła z biura FAI w Paryżu. Otóż FAI uznało za największe osiągnięcie roku minionego wspólny lot orbitalny dwóch załóg — radzieckiego „Sojuza" i amerykańskiego „Apollo" oraz wyprawę radzieckich kosmonautów na pokładzie stacji kosmicznej „Salut-4". Na ostatnim posiedzeniu Rady i Biura FAI zatwierdzono szereg rekordów kosmicznych, a także przyznano wysokie odznaczenia. Złote medale „Kosmos" przyznano dowódcom dwóch statków A. Leonowowi i T. Stafford owi. Złote medale im. J. Gagarina przyznano członkom załogi W. Kubasowowi, D. Slaytonowi i W. Brandtowi. W dowód uznania za przygotowanie i kierowanie pierwszym w historii wspólnym radziecko-amerykańskim lotem orbitalnym członek korespondent AN ZSRR prof. K. Buszujew i doktor nauk technicznych G. Lanny otrzymają od FAI dyplomy. Załoga stacji kosmicznej „Salut-4" W. Klimuk i W. Sewastjanow otrzyma międzynarodowe dyplomy im. W. Komarowa za sprawne wykonanie programu 63-dobowego lotu orbitalnego.

Niedawno agencje prasowe przyniosły interesującą wiadomość z bratnich Węgier. Otóż Rada Ministrów WRL przyjęła na swym ostatnim posiedzeniu uchwałę w sprawie wprowadzenia na Węgrzech rakietowej obrony przeciwgradowej. Jak wynika z doniesień, system ten ma być wykorzystany na razie przez okres 3 lat. W latach 60-ch gradobicie zniszczyło na Węgrzech w ciągu tylko jednego roku 2,4 procent zbiorów. Na odszkodowania wydatkowano około 500 mln forintów. W latach 1970—74 wydatkowano około miliarda forintów i tyleż samo w jednym tylko kwartale ub. roku. Utworzona na Węgrzech obrona przeciwgradowa wzorowana jest na systemie wypróbowanym na południu ZSRR. W akcji uczestniczyć będzie około 300 rakiet. W skład systemu wchodzą radiolokatory i stanowiska małych rakiet, których głowice wypełnione są substancjami (np. jodkiem srebra lub wodą) wywołującymi opad deszczu, zamiast groźnego dla roślinności gradu.

W związku z tą informacją interesująca jest próba niedawno przeprowadzona w amerykańskim ośrodku NASA. Otóż wypróbowano tam rakietę sondażową produkcji brytyjskiej „Black Brant-VC", wyposażoną w szwedzki system kierowania opracowany w zakładach SAAB-Scania. Nowy system umożliwia kontrolę rakiety (rakiety niekierowanej) od momentu startu aż prawie do lądowania. Podczas próby rakieta osiągnęła wysokość 285 km, przy czym rozrzut był znacznie mniejszy niż w normalnych rakietach tego typu, nie wyposażonych w system szwedzki. Jeśli istotnie uda się zbudować i praktycznie zastosować sposób umożliwiający powrót rakiety nieomal na miejsce startu, będzie to sukces ogromny, zważywszy, że właśnie nie kontrolowany rozrzut rakiet sondażowych hamuje prowadzenie badań meteorologicznych na gęsto zaludnionych obszarach naszej planety.

Niedawno pisaliśmy o trudnościach porozumienia na temat budowy i wykorzystania satelity łącznościowego dla potrzeb nawigacji lotniczej (satelita „Aerosat"). W styczniu b.r. nastąpił wyraźny przełom w rokowaniach, a w listopadzie mają być rozpatrzone konkretne projekty.

P. E.

TRANSPORT

■ **W okresie dziewiątej** 5-latki liczba pasażerów przewiezionych przez „Aerofłot" wzrosła z 71,4 mln do 97 mln, a towaru i poczty z 1,84 do 2,5 mln ton. Razem w latach 1971—1975 „Aerofłot" przewiózł ponad 430 mln osób i 11 mln ton ładunków. Uruchomionych zostało ponad 300 nowych połączeń lotniczych. Ogólna długość sieci linii lotniczych wzrosła do ponad 800 tys. km.

■ **W ciągu ostatniego** 5-lecia Związek Radziecki zawarł 18 nowych umów o komunikacji lotniczej. Otwarte zostały 33 nowe linie międzynarodowe. Najdłuższa z nich, Moskwa — Lima (Peru), liczy 16,5 tys. km. „Aerofłot" dociera obecnie z 9 miast Związku Radzieckiego (Moskwa, Leningrad, Kijów, Mińsk, Wilno, Erewań, Taszkient, Irkuck i Chabarowsk) do 69 krajów na wszystkich kontynentach.

■ **Uchwalony przez XXV** Zjazd KPZR program rozwoju gospodarki narodowej Związku Radzieckiego na lata 1976—1980 zakłada dalszy wzrost przewozów lotniczych, zwłaszcza na dużych odległościach i do trudno dostępnych rejonów. Ogółem przewozy pasażerskie mają wzrosnąć w dziesiątej 5-latce 1,3 raza.

■ **Towarzystwa** członkowskie I A T A uzgodniły nową podwyżkę taryf transatlantyckich. Wynosi ona przeciętnie 6% i ma wejść w życie od 1 maja br., na okres letni.

■ **Wbrew stanowisku** zainteresowanych — „Air France" i „British Airways" — towarzystwa eksploatujące linie transatlantyckie zdecydowały, że taryfy „Concorde" na liniach północnoatlantyckich, mają być wyższe od taryf I klasy w samolotach poddźwiękowych, podobnie jak na innych liniach, tj. o 15—20%.

■ **Towarzystwo „British Airways"** wydzieliło w samolotach B-747 — na razie tytułem próby na linii Londyn — Hong Kong — osobne, 48-osobowe przedziały dla podróżnych służbowych z biletami wg pełnej, normalnej taryfy ekonomicznej. Podróżnym tym zapewniono lepsze warunki do pracy, (możność dyktowania korespondencji itp.), bezpłatne napoje i dodatkowe atrakcje. Wszystko to zmierza do od dość dawna postulowanego utworzenia w transporcie lotniczym trzech klas taryfowych: I, ekonomicznej (służbowej) oraz tańszej, ulgowej dla turystycznych przewozów grupowych i innych.

■ **Aerobus A-300B4** towarzystwa „Air France" wykonuje m.in. regularne loty na linii Antyle — Nowy Jork, z dużym — jak dotychczas — powodzeniem. W ciągu pierwszych trzech miesięcy średnie zapełnienie miejsc osiągnęło 65%. (o)

HISTORIA

■ **15 marca 1939 roku** Niemcy hitlerowskie zajęły Czechosłowację. W związku z tym tragicznym dla narodów czeskiego i słowackiego wydarzeniem czasopismo „Letectvi + kosmonautika" w numerze 5 z b.r. przynosi szereg nie znanych na ogół faktów. Lotnictwo Czechosłowacji, jak wynika z opublikowanych zestawień, było dość silne. Dysponowało: 586 samolotami bombowymi i rozpoznawczymi, 443 samolotami myśliwskimi, 96 samolotami kurierskimi-sportowymi, 309 samolotami szkolnymi oraz 196 samolotami różnego przeznaczenia. Niestety, jak podkreśla „Letectvi", ani jeden samolot nie wystartował do walki dlatego, że ani stan ich przygotowania, ani istniejąca sytuacja nie pozwoliły na jakiekolwiek przedsięwzięcie. Sprzęt całkowicie wpadł w ręce hitlerowskie.

SPORT

■ **Amerykanin John Moody** zbudował dwupłatowy bezogonowy szybowiec, wyposażony w 12-konny silnik spalinowy. Konstrukcja oryginalna dlatego, że umożliwia start z ziemi ultralekkiego płatowca o masie własnej zaledwie 25 kg. Szybowiec, a może ściślej — motoszybowiec, nie ma podwozia, gdyż pilot podwieszony jest pod skrzydłami i wykorzystuje własne nogi jako... podwozie. Miesięcznik „Soaring" opublikował zdjęcia z pierwszego startu. Po krótkim rozbiegu (dosłownym) samolocik unosi się w powietrze i wykonuje zupełnie poprawny lot. Uzyskana wysokość lotu około 150 m i odległość około 40 km były pierwszą nagrodą konstruktora i pilota. Doskonałość szybowca w locie bezsilnikowym wynosi około 7,5.

■ **Steven Sliva** nie jest jeszcze wielkim szybownikiem USA. Jest po prostu juniorem, członkiem klubu szybowcowego w Harris Hill koło Elmiry. Pewnego dnia wpadł, jak to się mawia, na pomysł wykorzystania komputera do rozgrywek szybowcowych, do swego rodzaju symulowania wielkich wyczynów, przelotów. Mamy — powiedział — w Ameryce około 200 tys. komputerów, spróbujmy wykorzystać choć część z nich dla potrzeb szybownictwa. Do chwili obecnej Sliva (a może to nasz rodak Śliwa?) spędził przy komputerach 175 godzin i zaprogramował łącznie przeloty na odległość 5 500 mil. Uważa taką formę treningu szybowcowego za bardzo ważną i doskonalącą potencjalnych przelotowców. W założeniach programowych autor podawał między innymi wyidealizowany szybowiec o doskonałości 50 przy prędkości 107,8 km/h i opadaniu 0,45 m/s. Na dystansie 50 km uzyskał wynik wskazujący czasy przelotu, wznoszenia, czas lotu ślizgowego i szereg innych właściwości ważnych dla przygotowującego swe zadanie pilota. Czas obliczenia 4 s. Zdaniem Slivy wykonywanie przelotów na... komputerze jest najtańszym przedsięwzięciem sportowym, bo każdy lot kosztuje tylko — 25 centów. Pomysł na pewno nienowy, ale godny praktycznego zastosowania dla trenigu pilotów podczas, na przykład, okresu nielotnego.

PRZEMYSŁ

■ **Iran zamierza zbudować** w swoim kraju wytwórnię śmigłowców. W związku z tym podpisano odpowiednie porozumienie z amerykańską wytwórnią Bell. W pierwszej fazie mają być produkowane śmigłowce 214A. Specjaliści irańscy przejdą przeszkolenie w zakładach Bella.

■ **Francuski samolot bojowy „Mirage-2000"** ma wykonać pierwszy lot za 18 miesięcy. Ciąg silnika seryjnego samolotu ma wynosić 9,7 Tony. Silnik zaś prototypu mieć będzie ciąg 8,5 T.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

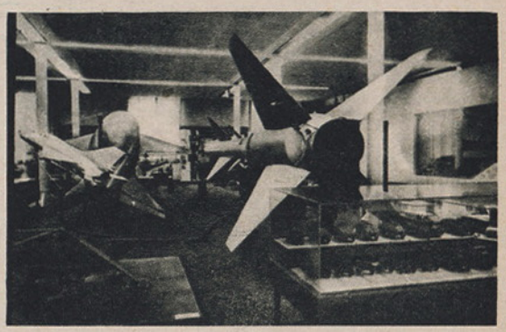
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.III.1976 r. Zam. 237. J-45.
INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

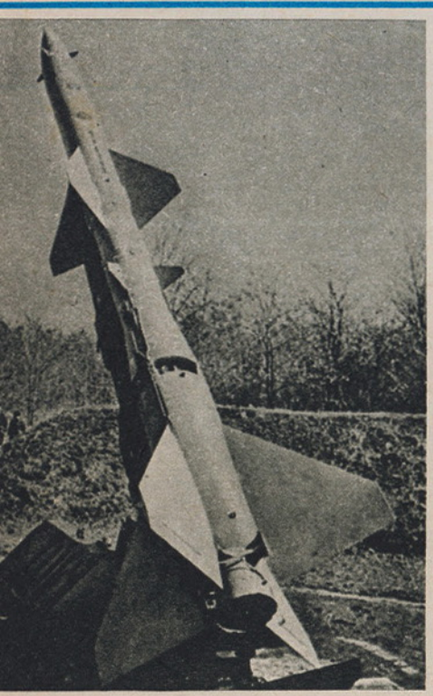
W MUZEUM

Fragment wnętrza Muzeum Wojska w Dreźnie w Niemieckiej Republice Demokratycznej z eksponatami współczesnego uzbrojenia Armii Ludowej NRD.



POLSKIE GAWRONY ZA GRANICĄ

Wprawdzie samoloty rolnicze PZL-101 „Gawron" nie są już produkowane, ale nadal cieszą się dużym uznaniem wśród użytkowników zagranicznych. Na zdjęciu: eskadra „Gawronów" w barwach lotnictwa bułgarskiego.

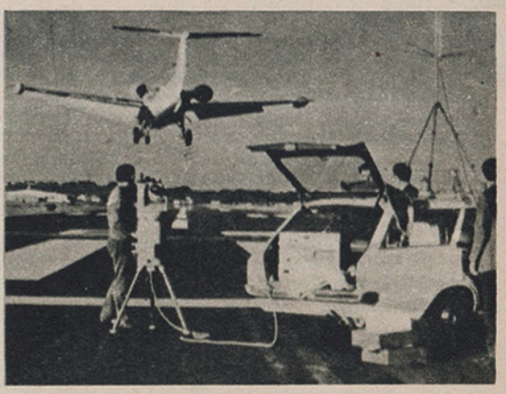


Na zdjęciach widzimy fragmenty zajęć i ćwiczeń w pododdziałach lotnictwa i obrony powietrznej armii węgierskiej. Dodajmy, że Węgierska Armia Ludowa powstała 31 lat temu, a dniem jej święta jest 28 września, dzień zwycięstwa wojsk węgierskich w 1848 r. nad przeważającymi siłami armii habsbursko-cesarskiej.

WĘGIERSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE

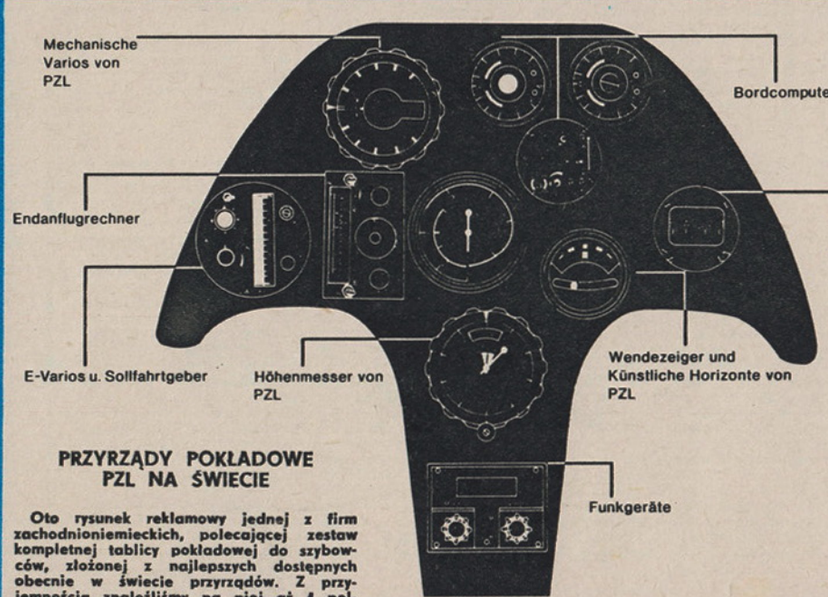
PRÓBY NA LOTNISKU

Podczas prób prototypowych nowych samolotów i automatycznego wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego stosuje się m. in. teodolity pracujące na podczerwieni.



MOZAIKA

Bardzo efektownie wyglądający rozkład naprężeń stycznych w zamku łopatki wirnika turbiny spalinowej silnika lotniczego. Badania wykonano metodą elastooptyczną — prześwietlania płaskiego modelu. O tych nowoczesnych metodach służących konstruktorom lotniczym pisaliśmy w „SP" nr 12/1976.



PRZYRZĄDY POKŁADOWE PZL NA ŚWIECIE

Oto rysunek reklamowy jednej z firm zachodnioniemieckich, polecającej zestaw kompletnej tablicy pokładowej do szybowców, złożonej z najlepszych dostępnych obecnie w świecie przyrządów. Z przyjemnością znaleźliśmy na niej aż 4 polskie przyrządy pokładowe ze znakiem PZL.

MIĘŚNIOLOTY

W uzupełnieniu piktogramów lotniczych z „SP" nr 3/1976 podajemy rysunek symbolizujący mięśnioloty.

Zdjęcia i rysunki: A. Haber, „Letectvi + Kosmonautika", „Avia", „Flug Revue", „Jugend + Technik", „Der Flieger".